Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3548

07. 01. 80

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1978 und 1979
— Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1979 —

Übersicht Rettungswesen (Soll-Ist-Vergleich)

Inhaltsverzeichnis

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1969 — Drucksache V/4412 — und Beschluß vom 7. November 1975 — Drucksache 7/4146 — zugeleitet mit Schreiben der Bundesminsters für Verkehr — StV 10/10.20.02 — 01/10095 Va 79 II — vom 2. Januar 1980.

VIII. Anhang

Anlage zu Anhang A:

Anlagen zu Anhang B:

I. Auftrag, verkehrspolitische Grundlage

1. Auftrag

Am 7. November 1975 hat der Deutsche Bundestag in seiner 201. Sitzung die Bundesregierung aufgefordert, den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr künftig in zweijährigem Abstand und zwar jeweils zum 31. Dezember eines Jahres vorzulegen (Drucksache 7/4164).

In seiner 252. Sitzung hat der Deutsche Bundestag dann am 23. Juni 1976 die Bundesregierung ersucht, dem Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr erstmals zum 31. Dezember 1977 einen erneuten Soll-Ist-Vergleich über die Weiterentwicklung des Rettungswesens beizufügen. Der Bericht soll auch Angaben über die Einführung eines einheitlichen Notrufnummersystems, insbesondere auch über den münzfreien Notruf von öffentlichen Fernsprechzellen enthalten (Drucksache 7/5318).

Diesem Ersuchen des Deutschen Bundestages entsprechend legt der Bundesminister für Verkehr den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1979 vor.

2. Verkehrspolitische Grundlagen

2.1.

Der Bundesminister für Verkehr sieht in der Hebung der Verkehrssicherheit ein bedeutendes Ziel der Verkehrspolitik des Bundes, obwohl die Durchführung und Kontrolle der bestehenden Vorschriften in die Verantwortung der Länder fällt.

Verkehrssicherheit beginnt nicht erst beim Straßenverkehrsgeschehen, sondern bereits bei der Planung und dem Bau von Straßen. Daher ist das Ziel, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, wichtiger Bestandteil der Investitionsprogramme des Bundesministers für Verkehr für den Straßenbau. Dies gilt sowohl für das Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 vom 9. März 1977, das mehrjährige Investitionsprogramm zur Wachstums- und Umweltpolitischen Vorsorge (Programm für Zukunftsinvestitionen) vom 23. März 1977 und ist auch bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen gebührend berücksichtigt worden.

Der Bundesminister für Verkehr hat im April 1979 den Verkehrsministern und Senatoren der Länder mitgeteilt, daß beim Bundesfernstraßenbau künftig der Schutz des Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen, der Schutz der Natur sowie die Verbesserung der Lebensqualität verstärkt berücksichtigt werden müssen. Diese „Zielvorgaben für den Bundesfernstraßenbau" bedeuten, daß der Straßenbau zur Hebung der Verkehrssicherheit durch

— Beseitigung von Unfallschwerpunkten
— Bau von Ortsumgehungen
— Beschleunigte Beseitigung von Bahnübergängen
— Verstärkten Radwegebau

beitragen soll.

Für Maßnahmen, die darüber hinaus der Sicherheit auf unseren Straßen dienen, ist das Verkehrssicherheitsprogramm „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen" vom 28. November 1973 (Drucksache 7/1283) weiterhin die Richtschnur der Straßenverkehrssicherheitspolitik des Bundesministers für Verkehr. Dieses Programm ist konzipiert unter dem Leitgedanken, daß der Kampf gegen das Unfallgeschehen auf unseren Straßen eine Daueraufgabe für Bund, Länder, Gemeinden, Verbände, Organisationen, Industrie, Versicherungswirtschaft und nicht zuletzt für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer ist.

Es ist erfreulich, daß im Vergleich zu den Jahren 1960 bis 1963, als es in der Bundesrepublik Deutschland nur zwei Fünftel so vieler Kraftfahrzeuge wie heute gab, aber etwa die gleiche Anzahl im Straßenverkehr tödlich Verunglückter, die Unfallgefahr je Kraftfahrzeug und gefahrenen km auf 40 v. H. reduziert werden konnte. Daraus kann geschlossen werden, daß die konsequent verfolgte Verkehrssicherheitspolitik erhebliche Fortschritte bewirkt hat. Trotzdem kann der Istzustand bei etwa 523 000 Verkehrsopfern im Jahr nicht zufriedenstellen.

2.2. Diese Fortschritte in der Verkehrssicherheit sind auch das Ergebnis langjähriger intensiver Bemühungen

in all den Bereichen des Straßenverkehrs, die für dessen Sicherheit von Bedeutung sind.

Der Verkehrsteilnehmer des Jahres 1979 ist sicherheitsbewußter, verkehrserfahrener und insgesamt mehr gewillt, den Anforderungen aus der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen, als dies noch vor Jahren der Fall war.

Die Kraftfahrzeuge der neueren und neuesten Produktion — dies gilt vor allem für Personenkraftwagen — sind sicherer geworden. Sie lassen sich in kritischen Situationen vom Durchschnittskraftfahrer leichter beherrschen (aktive Sicherheit) und ihr Innenraum ist heute so entschärft (passive Sicherheit), daß eine erhebliche Zahl von Verletzungen vermieden oder in ihren Auswirkungen gemindert wird. In ganz besonderem Maße ist dies bei der Anwendung des Sicherheitsgurtes der Fall. Besonders dem Sicherheitsgurt ist es zu verdanken, wenn Unfälle heute im Durchschnitt weniger folgenschwer verlaufen als früher.

Leider wird der Sicherheitsgurt, die wirksamste Möglichkeit des Schutzes gegen Unfallfolgen, im-

mer noch nicht in dem Maße verwendet, wie dies angesichts seiner Unfallfolgen vermindernden Wirkung nötig wäre.

Der weitere Ausbau und die verbesserte Wirksamkeit des Rettungswesens haben auch maßgebend dazu beigetragen, daß die gesundheitlichen Schäden von Unfällen im Vergleich zu den früheren Jahren verringert und der Unfalltod in zahlreichen Fällen verhindert werden konnte.

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt derzeit über eines der besten Notfallrettungssysteme der Welt. Daran haben die Träger des Rettungsdienstes ebenso ihren Anteil wie staatliche Stellen (s. dazu im einzelnen Anhang B).

Angesichts des Erreichten werden weitere Erfolge allerdings nur noch dann zu erzielen sein, wenn die Unfallursachen noch genauer ermittelt und gezielt bekämpft werden.

2.3. Fortsetzung der Verkehrserziehung- und -aufklärung

Die Voraussetzungen für weitere Fortschritte ist neben wissenschaftlich fundiertem, gezieltem staatlichen Handeln die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer, der Sicherheit der Beförderung auf der Straße den Vorrang einzuräumen. Die in diesem Bereich erzielten Fortschritte müssen durch weiteres beständiges Werben um die Einsicht in die Notwendigkeit sicheren Verhaltens ausgebaut werden.

Der Bundesminister für Verkehr wird daher weiterhin die ihm zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehrserziehung und -aufklärung einsetzen, um selbst und in noch stärkerem Maße unter Mithilfe der im Deutschen Verkehrssicherheitsrat zusammengeschlossenen privaten Organisationen, Vereinigungen und Firmen sicheres, partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

2.4. Anwendung geltender Regelungen hat Vorrang vor dem Erlaß neuer Vorschriften

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr wird nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr nicht durch immer mehr Regelungen, sondern durch die uneingeschränkte und sinnvolle Anwendung bereits bestehender Vorschriften erreicht. Die Änderung oder Ergänzung der bestehenden Vorschriften muß jedoch dann vorgenommen werden, wenn hierdurch erkannte Lücken ausgefüllt oder neue Verhältnisse (verkehrsberuhigte Bereiche) verkehrsrechtlich klar geregelt werden müssen, um weitere Erfolge in der Unfallbekämpfung zu erzielen.

3. Ausgangslage

3.1. Kraftfahrzeugbestand

(Anlagen 1, 2, 3)

Der Bestand der motorisierten Fahrzeuge hat seit dem 1. Juli 1977 bis Mitte 1978 um 5,5 % und bis zum 1. Juli 1979 um weitere 5,5 % stetig auf insgesamt 28,3 Millionen Kraftfahrzeuge zugenommen. Dabei entfielen ein Zuwachs von 6,0 % bzw. 6,2 % auf Personen- und Kombinationskraftwagen und von 6,5 % bzw. 1,7 % auf motorisierte Zweiräder.

3.2. Bestand an Fahrerlaubnisinhabern

(Anlagen 4, 5)

Nach Infas-Repräsentativerhebungen besaßen 1979 rd. 28 Millionen Einwohner der Bundesrepublik Deutschland eine Fahrerlaubnis der Klasse 2 oder 3. Das sind rd. 61 % der Wohnbevölkerung ab 18 Jahre.

Von den Männern haben über vier Fünftel einen Führerschein der Klasse 2 oder 3. Bei den Frauen betrug der Anteil mit Führerschein etwa zwei Fünftel.

Die Nachfrage nach Fahrerlaubnissen ist weiterhin angestiegen. 1978 haben 2,45 Millionen Fahrerlaubnisbewerber eine Prüfung zur Erlangung einer Fahrerlaubnis abgelegt.

Der Anteil der nicht bestandenen Prüfungen erreichte im Jahre 1978 33,7 %. Er hat sich gegenüber den Vorjahren geringfügig erhöht.

Zwei Fünftel der Fahrerlaubnisprüfungen wurden von Frauen abgelegt. Bemerkenswert sind auch die Zunahmen bei der Erteilung von Fahrerlaubnissen im Zweiradbereich. Auffallend ist dabei besonders das Ansteigen der Anzahl der Fahrerlaubnisprüfungen für den Führerschein Klasse 1 bei Frauen.

3.2.1. Fahrerlaubnisentziehungen

(Anlage 6)

Im Jahre 1978 wurden 162 634 Fahrerlaubnisse durch Gerichte und Verwaltungsbehörden entzogen. Dies bedeutet eine geringfügige Steigerung im Vergleich zum Jahre 1977 (+ 2,6 %). Etwa 153 000 (94,4 %) dieser Entziehungen erfolgten durch die Gerichte.

3.3. Verkehrszentralregister (VZR)

Anlagen 7, 8)

Im VZR waren Ende 1978 insgesamt 4,892 Millionen Personen mit zusammen 9,400 Millionen Eintragungen registriert. 71,7 % der Eintragungen waren Bußgeldentscheidungen, 21,2 % Gerichtsentscheidungen und 7,1 % verwaltungsbehördliche Entscheidungen (Versagung oder Entziehung der Fahrerlaubnis etc.).

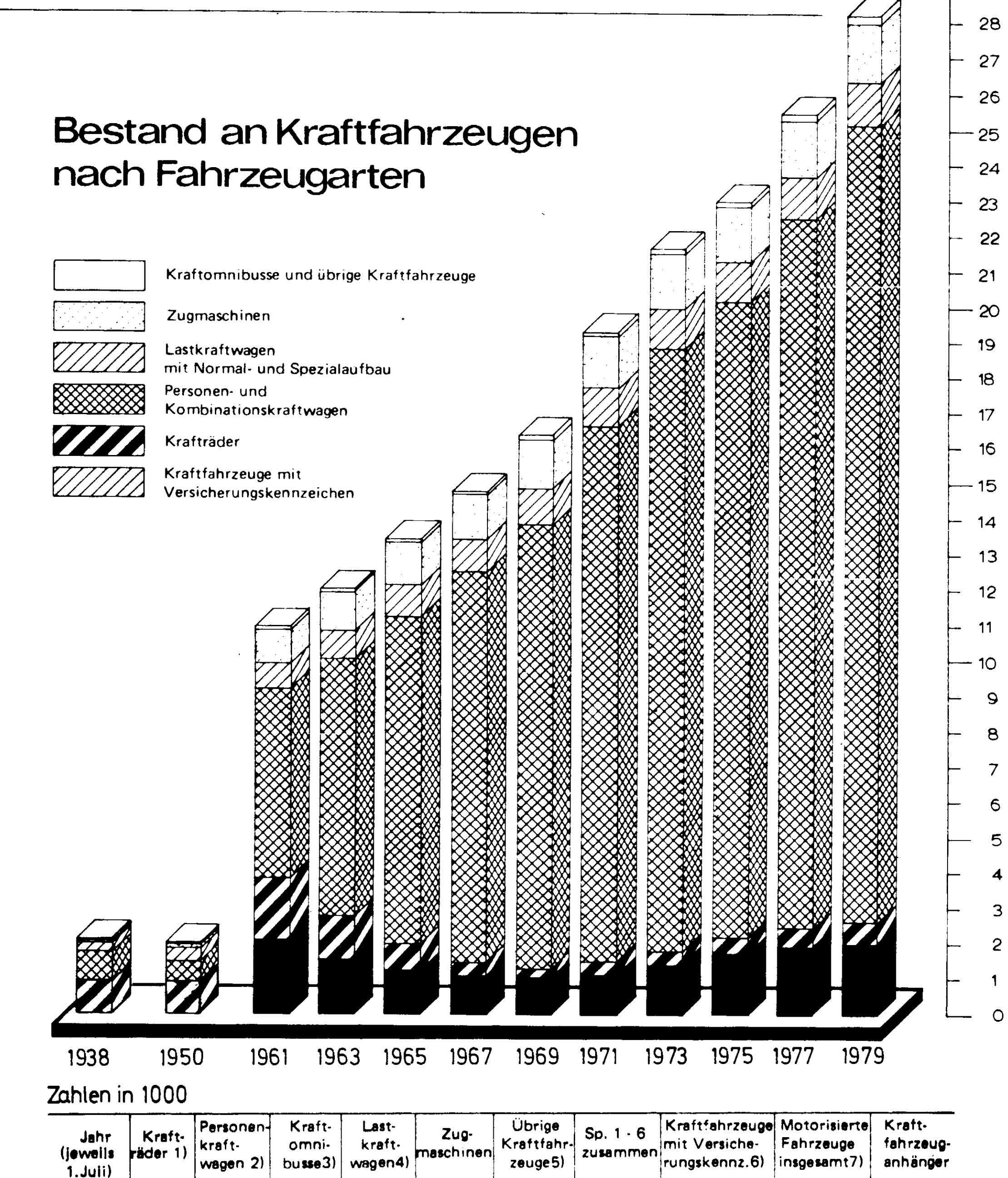
Von den eingetragenen Personen hatten:

1,33 Millionen Personen	0 Punkte *)
3,22 Millionen Personen	1 bis 8 Punkte
0,24 Millionen Personen	9 bis 13 Punkte
0,06 Millionen Personen	14 bis 17 Punkte
0,04 Millionen Personen	18 und mehr Punkte

*) Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte sowie Personen ohne Fahrerlaubnis und Personen mit Fahrerlaubnis, die nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis keine weiteren Eintragungen zu verzeichnen hatten.

3.4. Fahrleistungen *(Anlage 10)*

Die Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge haben von 1977 auf 1978 um knapp 5 % zugenommen. Diese Zunahme ist im wesentlichen das Ergebnis der um 5,2 % höheren Fahrleistung im Pkw-Bereich.



Zahlen in 1000

Jahr (jeweils 1. Juli)	Krafträder 1)	Personenkraftwagen 2)	Kraftomnibusse 3)	Lastkraftwagen 4)	Zugmaschinen	Übrige Kraftfahrzeuge 5)	Sp. 1 - 6 zusammen	Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennz. 6)	Motorisierte Fahrzeuge insgesamt 7)	Kraftfahrzeuganhänger
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1938	930	836	13	255	34	13	2 080	.	2 080	.
1950	930	540	15	385	134	17	2 021	.	2 021	224
1961	1 723	5 343	36	730	951	43	8 825	2 114	10 940	382
1963	1 198	7 305	38	808	1 087	51	10 486	1 529	12 015	424
1965	717	9 267	39	877	1 204	64	12 168	1 207	13 375	464
1967	394	11 016	40	908	1 310	75	13 745	1 054	14 799	515
1969	263	12 585	44	966	1 399	85	15 343	1 015	16 358	576
1971	361	15 115	50	1 078	1 486	103	18 193	1 103	19 296	691
1973	401	17 023	56	1 139	1 531	117	20 266	1 394	21 660	827
1975	455	17 898	60	1 121	1 561	129	21 224	1 719	22 943	931
1977	554	20 020	64	1 146	1 598	147	23 530	1 911	25 440	1 058
1979	655	22 535	68	1 236	1 625	177	26 296	2 000	28 296	1 225

1) Ab 1971 einschl. zulassungsfreie Kleinkrafträder mit amtlichem Kennzeichen.- 2) Einschl. Kombinationskraftwagen.- 3) Einschl. Obusse.- 4) Mit Normal- und Spezialaufbau.- 5) Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Arbeitsmaschinen u.ä.; ab 1971 einschl. zulassungsfreie Arbeitsmaschinen mit amtlichem Kennzeichen.- 6) Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds, Mofa 25), Kleinkrafträder bis 40 km/h Höchstgeschwindigkeit (Mokicks), maschinell angetriebene Krankenfahrstühle.- 7) Bis 1969 ohne zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen.

KBA 9/79 to

II. Unfallentwicklung im Vergleich der Jahre 1978 und 1977

1. Straßenverkehrsunfälle 1978 *)

(Anlage 12)

Die Polizeidienststellen meldeten 1978 insgesamt 1 618 000 Straßenverkehrsunfälle. Die Mehrzahl, rd. 1 238 000 oder 77 % hatte nur Sachschaden zur Folge. Bei 380 352 Straßenverkehrsunfällen (24 %) kamen jedoch Personen zu Schaden; es verunglückten dabei 523 306 Menschen. Die Zahl der tödlich verunglückten Personen belief sich auf 14 662, die der Verletzten betrug 508 644. Etwa jeder dritte Verletzte, insgesamt 153 310, mußte in einem Krankenhaus stationär behandelt werden; 355 334 Personen zogen sich leichte Verletzungen zu.

1978

Merkmal	Anzahl	%
Unfälle insgesamt	1 618 000	*100*
davon:		
Sachschadensunfälle mit Schäden unter 1 000 DM bei jedem der Beteiligten	840 000	*51,9*
mit Schäden von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten	398 032	*24,6*
Unfälle mit Personen-Schaden	380 352	*23,5*
davon mit:		
Leichtverletzten	214 199	*14,9*
Schwerverletzten	125 785	*7,8*
Getöteten	13 368	*0,8*
Verunglückte Personen	523 306	*100,0*
davon:		
Getötete	14 662	*2,8*
Schwerverletzte	153 310	*29,3*
Leichtverletzte	355 334	*67,9*

2. Vergleich der Jahre 1978/1977

(Anlage 12)

Im Vergleich zum Vorjahr haben die reinen Sachschadensunfälle im Jahre 1978 mit 8,2 % stark zugenommen. Die Zunahme der Personenschadensunfälle um lediglich 0,3 % ist angesichts der Zunahme der motorisierten Fahrzeuge im selben Zeitraum (5,5 %) bemerkenswert. Hervorzuheben ist, daß die Anzahl der Getöteten der allgemeinen Entwicklung nicht gefolgt ist, sondern zurückgegangen ist (– 2,1 %).

*) Angaben über die Entwicklung der Unfälle auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Wegeunfälle) enthält der vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung erstellte Bericht der Bundesregierung über den Stand der Unfallverhütung und das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland (Unfallverhütungsbericht, Bundestags-Drucksache 8/2328).

2.1. Jahreszeitlicher Schwerpunkt der Unfälle

(Anlagen 11, 18)

Der Schwerpunkt der Unfälle mit Personenschaden lag 1978 insgesamt im Monat Juni, 1977 in den Monaten Mai und Juli.

Die meisten Getöteten sind im Jahre 1978 in den Monaten Juli, Mai und November zu verzeichnen. Im Jahre 1977 lag der Schwerpunkt der tödlichen Unfälle im Juli und November.

2.2. Entwicklung in den Ländern

(Anlage 14)

Im Vergleich zum Jahre 1977 hat die Anzahl der Personenschadensunfälle in sechs Ländern abgenommen; die Anzahl der Getöteten war in acht Ländern rückläufig. Bei den hierbei Getöteten ist die Entwicklung nicht einheitlich.

2.3. Kraftfahrzeugbestand und Straßenverkehrsunfälle

(Anlage 15)

Das Verhältnis zwischen den im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen und der Zahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Mit 14,2 Unfällen je 1 000 Kraftfahrzeuge hat es 1978 den bislang günstigsten Stand erreicht.

1977 war dieses Verhältnis (mit 14,9) geringfügig schlechter. Im Vergleich zum Jahre 1960 hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle je 1 000 Kraftfahrzeuge um drei Fünftel verringert.

2.4. Unfallrisiko des einzelnen

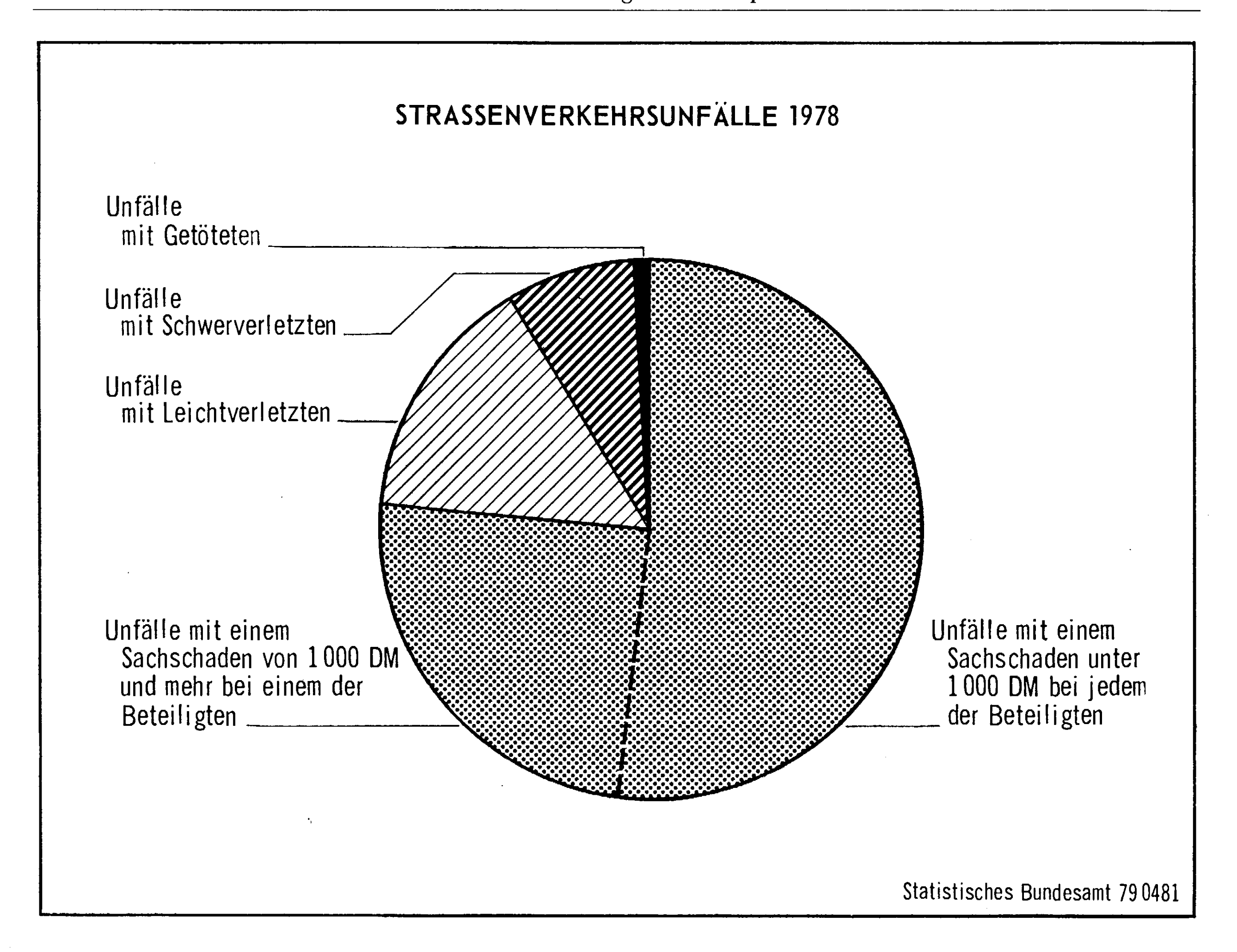
(Anlage 15)

Die Gefahr für den einzelnen, bei einem Straßenverkehrsunfall zu verunglücken, ist von 1977 auf 1978 konstant geblieben. Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, sank. Dieses Risiko liegt noch unter der Meßzahl des Jahres 1960, in dem die Anzahl der Kraftfahrzeuge nur 38 % des Kraftfahrzeugbestandes von 1978 ausmachte.

2.5. Schwere der Unfälle

(Anlage 15)

Das Verhältnis der Unfälle mit Personenschaden zu den dabei Verunglückten, Getöteten und Verletzten kennzeichnet in vereinfachter Form die Schwere der Unfälle. Hier zeigt sich, daß die Anzahl der Verunglückten und Verletzten je Unfall mit Personenschaden 1978 nicht mehr abgenommen hat, während das Risiko, bei einem Unfall mit Personenschaden getötet zu werden, um 2,8 % zurückgegangen ist. Damit wurde bei den Getöteten das Verhältnis des Jahres 1960 deutlich unterschritten.



2.6. Häufigkeit und Schwere der Unfälle im Verhältnis zu den Fahrleistungen (Raten) *(Anlage 15)*

Auf eine Mrd. Fahrzeug-Kilometer entfielen

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Unfälle mit Personenschaden	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239	1 257	1 201
Verunglückte (Getötete und Verletzte zusammen)	2 356	2 166	2 141	1 894	1 764	1 692	1 706	1 734	1 653
Getötete	82	76	74	61	56	53	51	50	46
Verletzte	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655	1 685	1 607

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, der Verunglückten, der Getöteten und der Verletzten, bezogen auf je eine Mrd. km Gesamtfahrleistung, ist von 1970 bis 1978 ständig zurückgegangen. Besonders bemerkenswert ist dabei die Verringerung der Getötetenrate, die verglichen mit den übrigen dargestellten Raten durch den stärksten Rückgang gekennzeichnet ist und im Gegensatz zu den anderen Raten auch im Jahre 1977 rückläufig war. Nachdem in den Jahren 1976 und 1977 die Meßzahlen der Unfälle mit Personenschaden und der Verletzten erneut aufgestiegen waren, sind im Jahre 1978 sämtliche Zahlen wieder deutlich gefallen.

2.7. Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten

(Anlage 17)

Aus der Gegenüberstellung von Verunglückten und Kraftfahrzeugbestand läßt sich ein gewisser Anhaltspunkt für die Beurteilung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Staaten gewinnen. Wegen anderer, in den einzelnen Staaten unterschiedlicher Bestimmungsgrößen wie Bevölkerungsdichte, Art und Umfang des Straßenverkehrs und damit der Verkehrsdichte sowie wegen der unterschiedlichen Zusammensetzung des Kraftfahrzeugbestandes sind die Zahlenwerte jedoch nur sehr bedingt vergleichbar, zumal auch die Bestimmung des Begriffs „Unfalltoter" (vgl. Fußnoten zu Anlage 17) differiert.

Der Übersicht für 1977 ist unter diesen Einschränkungen zu entnehmen, daß die Bundesrepublik Deutschland zu den Staaten mit verhältnismäßig hohem Unfallrisiko gehört.

2.8. Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

(Anlage 13)

Trotz der Zunahme des Pkw-Bestandes im Jahre 1978 im Vergleich zum Jahre 1977 um 6,2% und der

Pkw-Gesamtfahrleistungen um 5,2% ist die Anzahl der im Pkw-Getöteten 1978 gegenüber 1977 noch um 2,4% zurückgegangen.

Die Anzahl der getöteten Mofa- und Mopedfahrer ist im Jahre 1978 gegenüber 1977 um 3,3% zurückgegangen. Bei den Krafträdern und Kraftrollern trat ein noch stärkerer Rückgang der Unfalltoten im Jahre 1978 im Vergleich zu 1977 auf (— 9,7%).

2.9. Kinderunfälle

(Anlagen 19, 20, 21)

Insgesamt verunglückten 1978 bei Straßenverkehrsunfällen 66 691 Kinder (— 4,1%). Davon wurden:

1 245	getötet	(— 8,1%)
22 661	schwerverletzt	(— 4,1%)
42 785	leichtverletzt	(— 4,0%).

Zunächst ist festzustellen, daß die Zahl der getöteten Kinder, wie in den Jahren seit 1975, auch im Jahre 1978 weiter zurückgegangen ist (1975/1978: — 12,5%).

Dieser Rückgang war 1978 bei den Radfahrern am stärksten ausgeprägt (— 10,7%). Aber auch die zu Fuß gehenden Kinder wurden weniger häufig das tödliche Opfer von Straßenverkehrsunfällen (— 10,5%). Konstant geblieben ist die Anzahl der Kinder, die als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen getötet wurden.

Nur wenig gesunken ist die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer (— 1,8%). Besonders gefährdet waren 1978 die sechs- und siebenjährigen Kinder. Von ihnen verunglückten rd. 750 je 100 000 Einwohner dieser Altersstufe.

Bei den radfahrenden Kindern sind am stärksten die 12- und 13jährigen von Unfällen betroffen. Das Nichtbeachten der Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen und beim Einfahren in den fließenden Verkehr waren hier die wesentlichen Unfallursachen.

Bei der Beurteilung der Kinderunfälle ist zu berücksichtigen, daß die Anzahl der Kinder unter 15 Jahren im Jahre 1978 um 3,6% geringer war als im Jahre 1977. Die Anzahl der Kinder unter 6 Jahren hat in dieser Zeit um 4,1 % abgenommen. Bei den 6- bis 14jährigen Kindern betrug der Rückgang 3,4 %.

Mit dem 15. Lebensjahr steigt die Gefährdung steil an. Die Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren kommen auf ein Mehrfaches dieser Gefährdung. So lag die Anzahl der Verunglückten je 100 000 Einwohner mit vollendetem 17. Lebensjahr 3,6 mal so hoch wie bei den Sechs- und Siebenjährigen. Bei den 18- bis 20jährigen erreicht sie das 3,8fache.

2.10. Unfallrisiko der Kinder im internationalen Vergleich

(Anlage 21)

Im internationalen Vergleich gehört die Bundesrepublik Deutschland zu den Staaten mit verhältnismäßig hohem Unfallrisiko für Kinder im Straßenverkehr. Im Jahre 1977 hatte sie unter den Staaten mit etwa vergleichbarer Verkehrsdichte die höhste Zahl an verunglückten Fußgängern und Radfahrern je 100 000 Einwohner. Das gleiche gilt für die Anzahl der getöteten Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner unter 15 Jahren.

Wegen der in den einzelnen Staaten unterschiedlichen Erfassungsmethoden von Straßenverkehrsunfällen, der international nicht einheitlichen Bestimmung von im Straßenverkehr tödlich Verunglückten, aber auch im Hinblick auf die unterschiedliche Verkehrsstruktur und Verkehrsdichte sowie wegen des unterschiedlichen Anteils der verschiedenen Altersgruppen an der Bevölkerung können die in anderen Staaten ermittelten statistischen Angaben nicht völlig mit den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik der Bundesrepublik Deutschland verglichen werden. Die bei diesem Vergleich ermittelten Ergebnisse spiegeln aber den allgemeinen Gefährdungsgrad der im jeweiligen Land lebenden Kinder wider, der unter den jeweils herrschenden Verkehrsbedingungen besteht.

2.11. Verunglückte Zweiradfahrer

(Anlage 22)

Nach einem langjährigen Rückgang der verunglückten Fahrer und Mitfahrer von motorisierten Zweirädern ist seit 1969 eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Seit 1969 steigt die Zahl der getöteten Benutzer motorisierter Zweiradfahrzeuge wieder an. Sie hat 1978 im Vergleich zu 1968 um 40% zugenommen. Im Jahre 1978 lag sie jedoch um 7,1% niedriger als im Vorjahr.

Bei den Verletzten erreichte die Zunahme bei allen motorisierten Zweirädern von 1969 bis 1978 90,3% und im Jahre 1978 betrug die Zunahme noch 3,2%. Gesunken ist die Anzahl der verletzten Benutzer von Krafträdern und -rollern. Sie erreicht — 3,3%. Die Zunahme der verletzten Mofafahrer (+ 4,9%) wird vom Anstieg der verletzten Mopedfahrer (+ 18,4%) übertroffen.

Bezieht man das Unfallgeschehen auf den Bestand und die Bestandsentwicklung der einzelnen Zweiradkategorien, so zeigt sich, daß das Schwergewicht ganz eindeutig bei den Kleinkrafträdern (Motorzweiräder bis 50 ccm Hubraum ohne bauartbestimmte Geschwindigkeitsbegrenzung) und den Krafträdern (über 50 ccm Hubraum) liegt. Das gilt übrigens auch, wenn man den Vergleich zur Unfallbeteiligung der Pkw zieht.

1978 waren insgesamt 88 212 Führer motorisierter Zweiräder an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Davon entfielen auf Kleinkrafträder 16 123 und auf Krafträder 21 539 Beteiligte. Der Rest verteilt sich auf Mopeds/Mokicks, Mofas 25 und Kraftroller.

Aus der „Gesamtstatistik der Kraftfahrtversicherung 1977" ergibt sich, daß die Schadenshäufigkeit auf je 1 000 bestehende Versicherungen sich jeweils wie folgt aufteilt:

Kleinkrafträder		198 Fälle
Krafträder, Kraftroller	1 bis 10 PS	30 Fälle
	über 10 bis 17 PS	64 Fälle
	über 17 bis 27 PS	121 Fälle
	über 27 bis 50 PS	152 Fälle
	über 50 PS	172 Fälle

Durchschnitt der Motorzweiräder insgesamt 101 Fälle.

Angesichts einer Schadenshäufigkeit von 101 Fällen je 1 000 bestehenden Versicherungen von Motorzweirädern zeigt sich mithin, daß das Unfallrisiko bei den Kleinkrafträdern am höchsten ist und mit zunehmender PS-Zahl erheblich ansteigt.

2.12. An Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführer und Fußgänger

(Anlagen 23, 24, 25)

Von 100 Verkehrsteilnehmern, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, führten 70 einen Pkw oder Lkw, 19 ein Zweirad und neun gingen zu Fuß. In die Unfälle mit nur Sachschaden über 1 000 DM waren im wesentlichen Pkw und Lkw verwikkelt; ihr Anteil betrug hier 96%.

Von 590 996 Fahrern von Kraftfahrzeugen, die 1978 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, befanden sich 111 770 Frauen. Ihr Anteil erreichte damit 18,9%.

Die Statistik bezeichnet 380 352 von 731 277 Unfallbeteiligten als Hauptverursacher, da sie hauptsächlich zum Entstehen eines Unfalls beigetragen haben. Von diesen Hauptverursachern waren 82,7% Führer von Kraftfahrzeugen. Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Altersgruppen:

1978		Anteil an der Bevölkerung (1977)
7,1 %	unter 18 Jahren	25,1 %
18,8 %	zwischen 18 und 21 Jahren	4,4 %
15,0 %	zwischen 21 und 25 Jahren	5,5 %
20,3 %	zwischen 25 und 35 Jahren	13,1 %
16,8 %	zwischen 35 und 45 Jahren	15,0 %
9,3 %	zwischen 45 und 55 Jahren	12,1 %
5,3 %	zwischen 55 und 65 Jahren	9,7 %
3,9 %	65 Jahre und älter	15,0 %
3,5 %	ohne Altersangabe	

Danach entfielen 1978 von den hauptsächlich an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeugführern 54,1% auf die Altersgruppen der 18- bis 35jährigen. Der Anteil dieser Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung betrug 1977 23%. Es zeigt sich, daß beide Werte gegenüber den Jahren 1976 bzw. 1975 konstant geblieben sind.

2.13. Unfallentwicklung innerorts und außerorts

(Anlagen 26, 27)

Die Unfälle mit Personenschaden haben im innerörtlichen Bereich von 1977 auf 1978 prozentual etwa ebenso zugenommen, wie im Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften. 68,2% der Unfälle mit Personenschaden haben sich 1978 im innerörtlichen Bereich ereignet. Auf sie entfielen 40,8% der Getöteten. Dagegen verliefen die Unfälle mit Personenschaden im Außerortsbereich erheblich folgenschwerer. Auf diese 31,8% der Unfälle entfielen 59,2% der tödlichen Verunglückten.

2.14. Unfallentwicklung nach der Straßenart

(Anlagen 16, 28)

Im Vergleich der Jahre 1977/78 weisen die Autobahnen unter den verschiedenen Straßenarten nicht mehr die günstigste Entwicklung auf.

Es hat sich die Lage gegenüber 1975/1976 verschlechtert, weil auf diesen Straßen ein Anstieg der Getöteten um 3,7% und ein Anstieg der Schwerverletzten um 2,8% zu verzeichnen ist. Die Zahl der Leichtverletzten auf Autobahnen ist sogar um 4,9% gestiegen. Diese Werte liegen deutlich über der Entwicklung auf allen Straßenarten. Auf den Bundesstraßen ist ein überdurchschnittlicher Rückgang der Getöteten und Schwerverletzten festzustellen. Das gleiche gilt für die Landesstraßen. Bemerkenswert ist die starke Zunahme der Getöteten auf Kreisstraßen innerhalb der Ortslage um 13,8%.

2.15. Unfallursachen bei Verkehrsteilnehmern

(Anlagen 29, 30)

Die Struktur der Unfallursachen hat sich auch im Jahre 1978 nicht wesentlich verändert. Bei den Unfällen mit Personenschaden sind vier Fünftel der Ursachen den Fahrzeugführern zuzurechnen; auf die Fußgänger entfallen 9,2%. Mängel bei den Fahrzeugen spielen mit 1,2% in der auf Unfallanzeigen der Polizei beruhenden Statistik des Statistischen Bundesamtes eine untergeordnete Rolle.

Die Ursachen bei den Unfällen mit Getöteten wie bei den Unfällen mit Personenschaden werden seit Jahren zu über 90% von den Verkehrsteilnehmern gesetzt. Das Unfallgeschehen ist daher in allererster Linie ein Produkt menschlicher Fehlverhaltensweisen.

Die Unfälle mit Getöteten haben von 1977 (13 599) auf 1978 (13 368) um 1,7% abgenommen. Das gleiche gilt im wesentlichen für die Unfallursachen bei den Unfällen mit Getöteten (Anstieg 2,8%). Aus der nachfolgenden Darstellung der Hauptunfallursachen läßt sich ablesen, bei welchen der genannten Hauptursachen Veränderungen des Anteils an allen Unfallursachen eingetreten sind.

2.16. Hauptunfallursachen

(Anlage 30)

Die hauptsächlichen Unfallursachen sind bei den Unfällen mit *Personenschaden:*

	Anteil an allen Unfallursachen									
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
	in %									
1. Nichtangepaßte Geschwindigkeit[1])	18,3	18,6	18,6	18,7	17,9	16,7	17,0	17,6	17,6	18,0
2. Nichtbeachten der Vorfahrt	11,3	11,4	11,9	12,4	12,4	13,2	12,3	11,9	12,2	12,3
3. Falsches Überholen, Vorbeifahren, Nebeneinanderfahren sowie falsche Straßenbenutzung	11,0	10,9	10,7	10,6	10,4	10,2	11,5	11,0	10,8	11,0
4. Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn	9,9	10,1	9,7	9,6	9,3	9,8	9,2	8,5	8,3	7,8
5. Alkoholeinfluß bei Fahrzeugführern	8,5	8,6	9,0	9,3	8,5	9,1	8,5	8,0	7,8	7,6

Bei Unfällen mit *Getöteten* ergibt sich:

	Anteil an allen Unfallursachen									
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
	in %									
1. Nichtangepaßte Geschwindigkeit[1])	22,5	22,7	23,7	24,9	23,4	22,6	22,9	22,9	23,4	23,5
2. Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn	14,0	14,8	13,9	13,1	13,4	14,1	12,8	12,9	12,1	12,6
3. Alkoholeinfluß bei Fahrzeugführern	11,6	11,3	11,2	12,1	11,0	11,9	10,5	10,4	10,9	10,1
4. Falsches Überholen, Vorbeifahren, Nebeneinanderfahren sowie falsche Straßenbenutzung	9,8	10,1	10,4	10,0	10,3	9,9	11,5	10,9	11,2	11,3
5. Falsches Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern	6,1	6,4	6,3	6,2	6,2	6,9	5,1	5,6	5,1	5,2

[1]) ab 1. Januar 1975 neues Ursachenverzeichnis

2.17. Unfallursachen bei Kindern

(Anlagen 31, 32)

Bei den 6- bis 14jährigen Fußgängern haben die Unfallursachen insgesamt im Jahre 1978 gegenüber 1977 um 7,4 % abgenommen.

Hauptgründe für die Unfälle der zu Fuß gehenden Kinder sind weiterhin das unachtsame Überschreiten oder Betreten der Fahrbahn und das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen.

Bei den Radfahrern vom 6. bis 14. Lebensjahr ist ebenfalls ein Rückgang der Unfallursachen (5,1 %) festzustellen. Die Hauptfehlverhaltensweisen dieser Verkehrsteilnehmergruppe haben ziemlich gleichmäßig abgenommen:

Nichtbeachten der Vorfahrt .... – 6,7 %
Fehler beim Abbiegen .... – 6,4 %
Fehler beim Einbiegen in den fließenden Verkehr .... – 4,3 %.

Bei der Benutzung der falschen Fahrbahn ist ein Anstieg von 2,3 % festzustellen, desgleichen um 1,5 % beim „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot". Die Unfallursache „Falsches Überholen" ging um 6,0 % zurück, ebenfalls rückläufig „Fehler beim Fahrstreifenwechsel, Nebeneinanderfahren" (– 17,4 %).

2.18. Folgen der Unfallursache Alkoholbeeinflussung von Kraftfahrzeugführern

(Anlage 33)

Die Straßenverkehrsunfallstatistik weist nicht unmittelbar aus, wieviel Getötete und Verletzte auf die einzelnen Unfallursachengruppen zurückzuführen sind. Diese lassen sich nur mittelbar mit Hilfe der Überlegung bestimmen, daß eine bestimmte Ursache bei einem Unfall gewöhnlich nur einmal auftritt. Es wird damit eine entsprechende Anzahl von Unfällen von dieser einen Ursache wenigstens mitbeeinflußt. Für das Jahr 1978 kann daher angenommen werden, daß 2 405 oder 18,0 % der 13 368 Unfälle mit Getöteten durch Alkoholeinfluß bei einem unfallbeteiligten Kraftfahrzeugführer mitverursacht waren.

Wenn aber 18,0 % dieser Unfälle alkoholbedingt waren, dann sind der Alkoholbeeinflussung auch die hierbei Getöteten zuzurechnen, also etwa 2 650 Personen. Im Jahre 1977 waren es rd. 2 970 tödlich Verunglückte.

2.19. Unfallbeteiligte und verunglückte Personen im Alter von 65 und mehr Jahren

(Anlage 36)

Gegenüber 1977 waren 1978 ältere Mitbürger um 3,2 % mehr an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Als Hauptverursacher nahm ihr Anteil um 1,4 % zu. Insgesamt verunglückten jedoch 1 % weniger Senioren tödlich als 1977, wenngleich die Zahl der Schwerverletzten dieser Altersgruppe um 6 % und der Leichtverletzten um 4,8 % zunahm.

3. Unfallentwicklung im 1. Halbjahr 1979

(Anlagen 34, 35)

Im ersten Halbjahr 1979 ereigneten sich im Bundesgebiet 169 584 Straßenverkehrsunfälle mit Perso-

nenschaden. Dabei wurden 5 839 Personen getötet, 67 058 schwer- und 159 218 leichtverletzt. Außerdem meldete die Polizei 656 900 Unfälle, bei denen nur Sachschäden entstanden. Unter diesen hatten 211 940 einen Schaden von 1 000 DM und mehr bei einem der Beteiligten zur Folge.

Gegenüber dem ersten Halbjahr 1978 sank die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 11 037 oder 6,1 %. Die Zahl der Verletzten lag um 14 812 oder 6,5 % und die der Getöteten um 956 oder 14,1 % unter der des entsprechenden Zeitabschnitts des Vorjahres.

Unter den 5 839 Personen, die im ersten Halbjahr 1979 tödlich verunglückten, befanden sich 2 997 (– 9,3 %) Insassen von Personenkraftwagen, 1 354 (– 23,9 %) Fußgänger, 299 (– 19,4 %) Benutzer von Mofas, Mopeds, 546 (– 0,7 %) Benutzer von Krafträdern, Kraftrollern sowie 474 (– 17,4 %) Radfahrer.

Der Bestand an motorisierten Fahrzeugen im Bundesgebiet stieg von 26,8 Millionen Mitte 1978 um rd. 1,5 Millionen oder 5,5 % auf 28,3 Millionen Mitte 1979.

Kinder und ältere Menschen sind durch die verhältnismäßig günstige Entwicklung bei den tödlichen Unfällen am meisten begünstigt worden. Die Anzahl der getöteten Kinder ging um 16,8 % zurück, bei den 65 Jahre alten und älteren Personen betrug der Rückgang 23,9 %.

III. Verkehrssicherheitsbemühungen des Bundesministers für Verkehr — Durchführung des Verkehrssicherheitsprogramms —

1. Allgemeines

Fehlverhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer bestimmen weitgehend das Unfallgeschehen. Sie zu verringern, darauf müssen alle unsere Bemühungen gerichtet sein.

Bei den Verkehrsteilnehmern ist das Verantwortungsbewußtsein für die Sicherheit des Straßenverkehrs und ihre Bereitschaft, dieser Verantwortung gerecht zu werden, vorhanden. Dennoch ist es geboten, allen diese Verantwortung ständig bewußt zu machen, damit sich auch im Straßenverkehr eine Grundübereinstimmung herausbildet, die rücksichtsloses und eigenwilliges Verhalten ausschließt.

Das Bemühen der einzelnen Verkehrsteilnehmer um mehr Sicherheit muß in den die Sicherheit des Straßenverkehrs ebenfalls bestimmenden Bereichen ergänzt werden: durch höhere aktive und passive Sicherheit der Kraftfahrzeuge, durch sichere Straßen, durch ein wirksames Rettungswesen und durch eine auf Unfallschwerpunkte ausgerichtete Forschungstätigkeit.

Trotz der fortschreitenden Senkung des Unfallrisikos je gefahrenen Kilometer und des Rückgangs der Anzahl der Getöteten, besonders in jüngster Zeit, ist das immer noch besorgniserregende Ausmaß des Unfallgeschehens für den Bundesminister für Verkehr Ansporn und Verpflichtung, die ihm zur Unfallverhütung und -folgenminderung gegebenen Mittel voll auszuschöpfen und dabei gezielt und für den Verkehrsteilnehmer einsichtig zu handeln.

Diese Mittel sind die finanzielle Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung, der Erlaß von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die Koordination der Bemühungen im Bereich der Unfallrettung sowie die Erforschung des Unfallgeschehens, und der Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Der Vollzug der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen ist ebenso Aufgabe der Länder wie die Schulverkehrserziehung.

Die Länder sind daher in erster Linie verpflichtet, die erforderliche Aufklärungs- und Erziehungsarbeit zu leisten. Der Bund hält es allerdings angesichts der unterschiedlichen Bemühungen der Länder im Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung für erforderlich, die Verkehrssicherheitsarbeit der Länder durch überregionale Verkehrsaufklärung zu unterstützen und die Verkehrserziehung durch wissenschaftliche Grundlagenarbeit zu fördern. Gerade im Ausbau der Verkehrserziehung sieht der Bundesminister für Verkehr ein besonders wirksames Mittel zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Außer Bund, Ländern und den Verkehrssicherheitsorganisationen leisten auch die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung durch Informationen und Aufklärungsarbeit Beiträge zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr mit den Schwerpunkten Arbeits- und Schulweg.

Die nationalen Bemühungen des Bundesministers für Verkehr um mehr Verkehrssicherheit werden durch die konstruktive Mitwirkung des BMV in den Europäischen Gemeinschaften, in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und in der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) unterstützt. Die Bundesrepublik bringt in diese Organisationen ihre Erfahrungen und Vorstellungen über weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit ein. Sie gewinnt gleichzeitig einen Einblick in die Probleme und Lösungsmöglichkeiten der anderen Staaten. Die in diesen Organisationen erarbeiteten Empfehlungen, Grundsätze und Richtlinien tragen zu einer internationalen Vereinheitlichung des Straßenverkehrs bei. Sie sind auch Anstoß zu neuen nationalen Überlegungen und Maßnahmen.

2. Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung

2.1. Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974 bis 1978 aus Haushaltsmitteln des Bundes (Millionen DM)

	Haushaltsmittel Einzelplan 12 12, Titel 531 03	davon für Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr	davon für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat	von den DVR-Mitteln erhielt die Deutsche Verkehrswacht
1974	20	13,5	6,5	3,6
1975	20	13	7,0	4,1
1976	16	10	6	3,4
1977	16	4,5	11,5	5,1
1978	15*)	4,5	10,5	5,4
1979	15,25	3,75	11,5	5,4

*) Durch Nachtragshaushalt um 1 Mio DM gekürzt

2.1.1. Aufwendungen der Bundesländer

Die Bundesländer setzen im Haushaltsjahr 1979 nach ihren Angaben rd. 16 Millionen DM für Aufgaben der Verkehrserziehung und -aufklärung ein. Davon entfallen allein auf das Land Nordrhein-Westfalen rd. 9,5 Millionen DM.

2.2. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr

2.2.1. Wissenschaftliche Grundlegung der Verkehrserziehung und -aufklärung

Es hat sich gezeigt, daß ohne wissenschaftliche Grundlegung (z. B. durch Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenwesen [BASt]) eine ausreichende Wirksamkeit der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit nicht gewährleistet werden kann. Außerdem ist es notwendig, den Mitteleinsatz zu konzentrieren und die Maßnahmen über einen dem Ziel angemessenen Zeitraum hinweg fortzuführen.

Der Bundesminister für Verkehr und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) haben aus diesen Erkenntnissen die Folgerungen gezogen. Dies wird am Beispiel des Schulweg-Sicherungsprogramms ebenso deutlich, wie an den unter Ziffer 2.2.4. beispielhaft behandelten Programmen „Kind und Verkehr" sowie der „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS)".

2.2.2. Fortführung der allgemeinen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit.

Im Anschluß an bewährte Projekte und Formen der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit aus den Vorjahren hat der Bundesminister für Verkehr auch 1978 und 1979 seine Schwerpunktmaßnahmen mit flankierenden und ergänzenden Aktivitäten versehen.

Zu nennen sind hier:

— Mediengerechte Information von Presse, Funk und Fernsehen (einschließlich Werkzeitungen) über Ergebnisse und Konsequenzen aus Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie neuere Entwicklungen im Bereich der Verkehrsgesetzgebung.

— Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft der Rundfunkanstalten Deutschlands (ARD) und dem ZDF. Zur Verkehrserziehung von Kindern im Vorschul- und im Schulalter wurden Kurzfilme und Filmserien unter redaktioneller Leitung der Anstalten vom Bundesminister für Verkehr hergestellt und Beiträge für das Seniorenprogramm erarbeitet, in denen praktische Verhaltenshinweise zur Bewältigung schwieriger Verkehrssituationen vermittelt werden. Für die Fahrer motorisierter Zweiräder und die Autofahrer produzierte der Bundesminister für Verkehr eine Sportserie sowie eine Reihe mit Quizcharakter. Alle Beiträge zeichnen sich durch Praxisnähe aus. Sie haben das Ziel, verkehrsgefährdende Verhaltensweisen durch die Vermittlung von Kenntnissen und Fertigkeiten abbauen zu helfen.

— Wiederholte Herausgabe der Fibel „Sicher auf dem Schulweg" in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Sparkassenverlag.

— Aufklärung über das Sonntagsfahrverbot für LKW-Fahrer sowie

— Informationen sowie Ratschläge und Hinweise für die Vorbereitung und Durchführung der Ferienreise (jährliche Herausgabe der Ferienbroschüre des Bundesministers für Verkehr).

2.2.3. Schwerpunktprogramm 1978/1979

1978 und 1979 konzentrierte der Bundesminister für Verkehr seine Aufklärungsbemühungen auf das von den Bundesländern und dem Bundesminister für Verkehr gemeinsam getragene Programm zur Schulwegsicherung. Der BMV setzte hierfür 2,6 Millionen DM ein. Für 1980 ist vorgesehen, das Programm weiterzuführen. Dem Programm liegen mehrere Forschungsprojekte zugrunde, in denen die Bundesanstalt für Straßenwesen die Ursachen für Unfälle auf dem Schulweg ermittelt hatte.

Diese Erkenntnisse wurden zusammen mit den praktischen Erfahrungen der Bundesländer, der Gemeinden und den in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Organisationen im Heft 12 der Bundesanstalt für Straßenwesen als Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen zusammengefaßt.

Auf dieser Basis entwickelte der Bundesminister für Verkehr zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen ein umfassendes Informationsprogramm, das aus zwei Hauptkomponenten besteht:

— Der Ausbildung von Beratern (Moderatoren), die in besonderen Seminaren in den einzelnen Bundesländern mit den neuen Erkenntnissen zur Schulwegsicherung vertraut gemacht werden und

— der Bereitstellung eines detaillierten „Informations-Pakets", das unter dem Motto „Gemeinsam planen — gemeinsam handeln" neben den Fachleuten auch Eltern und Lehrern Anregungen und Möglichkeiten zur Mitarbeit bei der Schulwegsicherung gibt. Hiernach sollen und können Eltern und Lehrer durch Beobachten der Verkehrssituation und durch Messen und Zählen von Verkehrsströmen die Fachleute bei der Ermittlung der besonderen örtlichen Probleme unterstützen und gemeinsam mit ihnen Verbesserungsvorschläge erarbeiten.

Die Inhalte des Programms können von den Bundesländern in eigene bestehende Programme eingebaut und in landeseigene Aktionen umgesetzt werden.

Das Programm ist so angelegt, daß es sich in laufende Maßnahmen der Verkehrssicherheit eingliedern und an die jeweiligen Erfordernisse der unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen der Bundesländer anpassen läßt.

Es ermöglicht darüber hinaus die Einbeziehung aktiver Organisationen, die im Bereich von Verkehrssicherheit und Schulwegsicherung tätig sind.

Mit diesem Informationsprogramm zur Schulwegsicherung wurde ein neuer Weg in der praktischen Zusammenarbeit von Bundesländern und Bund im Bereich der Verkehrssicherheit beschritten, an dem sich — nach intensiven Vorgesprächen alle Bundesländer beteiligen.

Mit der praktischen Anwendung des Programms wurde Mitte November 1978 im Land Niedersachsen begonnen. Es folgten Rheinland-Pfalz, Bayern, das Saarland und Schleswig-Holstein. Die anderen Bundesländer haben sich im Laufe des Jahres 1979 angeschlossen.

2.2.4. Programmentwicklungen für die weitere Arbeit

1978 und 1979 wurden aufgrund anwendungsbezogener Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen Programme entwickelt, die sowohl die Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates als auch des Bundesministers für Verkehr auf eine neue Grundlage stellen.

Zu nennen sind hier beispielhaft:

— *Kind und Verkehr:*

Zur Verbesserung der Sicherheit der Kinder von drei bis acht Jahren im Straßenverkehr wird mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr und unter Beratung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf Anregung des ADAC vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat derzeit das Konzept für das Programm „Kind und Verkehr" entwickelt.

Grundlagen für dieses Konzept sind die Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Aus diesen geht hervor, daß es besonders erfolgversprechend ist, mit Kindern das richtige Verhalten im tatsächlichen Verkehrsgeschehen zu üben. Wichtig ist der Aufbau eines Verhaltens, das Kinder in die Lage versetzt, den wirklichen Verhältnissen im Straßenverkehr gewachsen zu sein.

Die wichtigste Aufgabe, diese Fähigkeit zu vermitteln fällt dabei den Eltern und anderen Bezugspersonen zu, an deren Verhalten sich Kinder ausrichten. Das Programm „Kind und Verkehr" weist nachdrücklich darauf hin, daß es nicht genügt, die Kinder auf den Straßenverkehr vorzubereiten. Es ist vielmehr das gleichrangige Ziel des Programms, den gesamten Straßenverkehr (Straße, Fahrzeuge, Fahrzeugführer, Verhalten der Erwachsenen als beispielgebende Fußgänger und Radfahrer) den Lebensbedürfnissen der Kinder anzupassen.

Die großen Anstrengungen des DVR und seiner Mitglieder im Bereich der Kinderverkehrserziehung werden derzeit mit dem Ziel unternommen, dieses Programm in die Tat umzusetzen, und hierdurch die Lage der zu Fuß gehenden Kinder im Straßenverkehr zu verbessern.

— *Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS):*

Im Auftrage des Bundesministers für Verkehr hat auf Anregung des DVR die BASt ein Trainingsprogramm entwickelt, das jugendliche Verkehrsteilnehmer zu sicherem Mofa- und Mopedfahren befähigen soll.

Dieses Trainingsprogramm wird nach der Erprobungsphase mit dem Mofakurs der Deutschen Verkehrswacht, über den derzeit ebenfalls eine wissenschaftliche Begleituntersuchung durch die BASt erfolgt, abgestimmt.

Der Bundesminister für Verkehr hat seit 1978 in Zusammenarbeit mit dem ZDF eine Serie von Fernsehfilmen produziert, die im Rahmen des EMS-Programms eingesetzt werden sollen.

2.3. Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)

2.3.1.

Gemeinsam mit seinen Mitgliedern hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat auch in den Jahren 1978 und 1979 seine Arbeit für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit fortgesetzt und insbesondere durch die Entwicklung neuer umfassender Zielgruppenprogramme verstärkt.

Mit der Dachkampagne unter dem Motto „Partner 78: Aktiv für mehr Sicherheit" wurde das Langzeitprogramm „Klimawechsel im Verkehr" nach achtjähriger Dauer abgeschlossen. Die auf eine allgemeine Ansprache der Verkehrsteilnehmer im Sinne von mehr Partnerschaft, Fairneß und Rücksichtnahme ausgerichtete Aktion hat in weiten Kreisen der Bevölkerung große Beachtung gefunden und die Aufmerksamkeit für Fragen der Verkehrssicherheit geschärft. In der Dachkampagne 1979, die unter dem Motto „Mehr Partnerschaft — Mehr Sicherheit" stand, wurde der Grundgedanke eines Klimawechsels im Verkehr fortgesetzt und durch Verhaltensempfehlungen und Gefahrenhinweise für den Verkehrsteilnehmer ergänzt.

Als Beitrag zum „Jahr des Kindes" haben der DVR und seine Mitglieder diese Kampagne in besonderem Maße auf die Verbesserung der Sicherheit des Kindes im Straßenverkehr ausgerichtet. Mit dem Faltblatt „Sieh den Verkehr mit Kinderaugen" wurde der Autofahrer auf die besonderen Schwierigkeiten kleiner Kinder im Straßenverkehr hingewiesen.

Die Aktivitäten des DVR wurden wiederum sehr nachdrücklich durch die Medien aller Bereiche unterstützt. Dies gilt insbesondere für die in der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße" zusammengefaßten Tageszeitungen wie für die Aktion „Ein Herz für Kinder" der Bild-Zeitung, die durch fortlaufende Berichterstattung dazu beitragen, dem Anliegen der Kinder im Straßenverkehr Beachtung zu verschaffen.

Die Beteiligung von Millionen Verkehrsteilnehmern an der Dachkampagne des Jahres 1979 und den vorangegangenen Jahreskampagnen wären ohne die zahlreichen Beiträge in Zeitungen und Zeitschriften, Funk und Fernsehen nicht erreicht worden.

Besonders zu erwähnen, sind hier die beiden Fernsehserien „Dolli — Kinder im Verkehr" für Kinder im Vorschulalter, von der 1978 fünf Folgen und 1979 10 Folgen ausgestrahlt wurden, sowie „Indianer-Joe" für radfahrende Kinder im Alter bis zu zwölf Jahren, von der 1979 30 Folgen gesendet wurden.

Unter dem Titel „Neuland" entsteht z. Z. eine weitere fünfteilige Fernsehserie, die in allen 3. Programmen der ARD gesendet werden soll. Die Serie spricht die Familie gemeinsam an, um ihr in der heutigen Verkehrsumwelt das Leben zu erleichtern.

Die auf zwei Jahre angelegte Dachkampagne 1979 gliedert sich in drei Halbjahresabschnitte. Während des Winterhalbjahres 1979/80 wird erstmals eine Aktion gegen die Verkehrsgefahren während der dunklen Jahreszeit durch den DVR durchgeführt.

Neben der Fortführung bewährter Maßnahmen und Programme standen die Jahre 1978 und 1979 im Zeichen der Entwicklung neuer umfassender Zielgruppenprogramme.

2.3.2. Programm „Kind und Verkehr"

Der DVR hat im Rahmen dieses Programms die Aufgabe, das Projekt mit Hilfe seiner Mitglieder zu entwickeln und die Voraussetzung dafür zu schaffen, daß es im Laufe des Jahres 1980 verwirklicht werden kann.

2.3.3. EMS — Einführung in den motorisierten Straßenverkehr

Die Arbeiten an dem von der BASt gemeinsam mit DVR, ADAC und DVW entwickelten Programm konnten 1978 abgeschlossen werden. Es richtet sich an 15- bis 18jährige Jugendliche, die beabsichtigen, auf Mofas, Mopeds oder Mokicks am Straßenverkehr teilzunehmen. Dieses Programm besteht aus 20 Unterrichtseinheiten, von denen die Mehrzahl darauf ausgerichtet ist, den Fahranfänger für partnerschaftliches Fahrverhalten zu gewinnen, Die Durchführung des Programms liegt in der Hand von Moderatoren, die aus Bereichen Schule, Polizei, Automobilclubs, Verkehrswacht, Firmen, Berufsgenossenschaften, Fahrlehrerschaft usw. kommen. 1979 wurden ca. 100 Moderatoren im Rahmen dieses Programms geschult, die ihrerseits ca. 3 000 Jugendliche ausbildeten.

Auf der Grundlage der in der Erprobungsphase 1979 gewonnenen Erkenntnisse wird das Programm EMS 1980 verbessert und in der Breitenarbeit eingesetzt. Im Rahmen der Erholung der sicherheitsmotorisierten Zweiradfahrer, kommt diesem Programm besondere Bedeutung zu.

2.3.4. Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer (SHT-Pkw)

Das vom DVR gemeinsam mit ADAC, DVW und Fahrlehrerverband entwickelte und seit mehreren Jahren eingesetzte Sicherheitstraining wurde 1977 von der BASt auf seine Wirksamkeit hin untersucht und 1978/79 auf der Basis der dabei gewonnenen Erkenntnisse überarbeitet. Das neue Programm steht ab 1980 für die Breitenarbeit zur Verfügung.

2.3.5. Nachschulungsprogramm für auffällig gewordene Kraftfahrer

Unter Beteiligung von ADAC und DVW haben BASt und DVR gemeinsam ein Nachschulungsmodell für auffällig gewordene junge Kraftfahrer entwickelt. Dieses zielt darauf ab, durch eine Verbindung fahrpraktischer Übungen mit psychologisch fundierter Unterweisung solche Fahranfänger zu einem partnerschaftlichen und rücksichtsvollen Fahrverhalten hinzuführen, die durch Fehlverhalten auffällig geworden sind. Das Programm wird gegenwärtig im Modellversuch, an dem sich verschiedene Bundesländer beteiligen, erprobt.

2.3.6. Programm für die Verkehrssicherheit älterer Menschen

Das für die Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Menschen entwickelte und seit mehreren Jahren von den Mitgliedern des DVR eingesetzte Programm wird seit 1979 überarbeitet. Es wird ab Ende 1980 in neuer verbesserten Form für die Arbeit der Mitglieder zur Verfügung stehen.

Der Betreuung älterer Menschen — seit Jahren vom ADAC durchgeführt — haben sich seit 1977 in zunehmendem Umfang die in der Evangelisch-Katholischen Aktionsgemeinschaft für Verkehrssicherheit zusammengeschlossenen Kirchen angenommen. Diese Aktivitäten zielen darauf ab, die in der Gemeindearbeit Tätigen in die Lage zu versetzen, im Rahmen von kirchlichen Ereignissen oder unabhängig von diesen qualifizierte Verkehrssicherheitsarbeit zu leisten.

2.3.7.

Die Entwicklung neuer, auf dem derzeitigen Kenntnisstand der Wissenschaft beruhender Zielgruppenprogramme ist darauf ausgerichtet, in naher Zukunft ein in sich geschlossenes, zugleich aber auf die einzelnen Altersgruppen hin ausgerichtetes Gesamtprogramm zu schaffen. Aus den vorliegenden, den in Arbeit befindlichen und für 1980 beschlossenen Programmen ergibt sich folgendes Programmpaket:

Zielgruppe	Programmbezeichnung
3- bis 8jährige	Kind und Verkehr
5- bis 12jährige	Kind als Radfahrer
15- bis 18jährige	EMS-Einführung in den motorisierten Straßenverkehr
Erwachsene	Kind und Verkehr
Kraftfahrer	Sicherheitstraining (SHT) Nachschulungskurse
Eltern	Kind und Verkehr
Ältere Menschen	Sicherheitsprogramm für ältere Menschen

Sämtliche Programme werden in den Gremien des DVR in enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern und unter Beteiligung eines breiten Kreises von Wissenschaftlern aus den in Frage kommenden Fachgebieten zusammen mit der BASt entwickelt. Die fachliche Qualität und das sich in der Mitarbeit der Mitglieder äußernde gemeinsame Interesse aller an dieser Programmarbeit Beteiligten ist eine günstige Voraussetzung für eine breit angelegte Umsetzung der Programme in die praktische Arbeit. Mit dieser Vorgehensweise erfüllt der DVR seinen satzungsgemäßen Auftrag zur Entwicklung und Zusammenfassung der Verkehrssicherheitsbemühungen seiner Mitglieder. Damit ist zugleich Sorge dafür getragen, daß Parallelarbeiten bei Programmentwicklung und -umsetzung bei den DVR-Mitgliedern künftig vermieden werden.

2.3.8.

Neben der Weiterentwicklung der Dachkampagne und dem Aufbau eines umfassenden Zielgruppenprogramms für alle Altersstufen wurden die bestehenden Aktivitäten des DVR fortgesetzt.

Besondere Aufmerksamkeit galt der Aus- und Weiterbildung von Erziehern, Sozialpädagogen und Lehrern, um einen Erfolg der Programme „Ausbildungs-

plan an Fachschulen für Sozialpädagogik", „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr", „Leitfaden zur Verkehrserziehung 3- bis 7jähriger Kinder" u. a. Programme zu gewährleisten.

Die Schulverkehrserziehung wurde durch die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrserzieher und durch die Fahrrad-Mofa-Turniere des ADAC angeführt.

2.3.9.

Besondere Aufmerksamkeit galt wiederum der Betreuung ausländischer Arbeitnehmer in der Bundesrepublik. Dank der finanziellen Unterstützung durch die Berufsgenossenschaft und die Bundesregierung war es möglich, die 1975 begonnene Arbeit fortzusetzen. Die über die deutschen Verhältnisse aufklärenden Informationen des DVR, werden in Form mehrsprachiger Schriften und in den zahlreichen Presseorganen für die in der Bundesrepublik tätigen Ausländer vermittelt. Dank der Mithilfe der Rundfunk- und Fernsehanstalten wurden in zunehmendem Umfang Film- und Funkspots für Ausländer gesendet.

2.3.10.

In Zusammenarbeit mit den Berufsgenossenschaften wurde das Sonderprogramm „Sicherer Arbeitsweg" fortgesetzt. Ebenso wurden die Maßnahmen für Berufskraftfahrer weitergeführt.

2.3.11.

Gemeinsam mit der „Stiftung Sicherheit im Skisport" hat der DVR 1978 und 1979 ein Winterfaltblatt über die besonderen Gefahren winterlichen Fahrens herausgebracht. Weitere Faltblätter unterrichteten über die Bedeutung des Sicherheitsgurtes, und über die sichere Unterbringung von Kindern in Kraftfahrzeugen.

2.3.12.

Die Arbeit des DVR war in den Jahren 1978 und 1979 von der zunehmenden Bereitschaft seiner Mitglieder geprägt, mit Hilfe gemeinsam erarbeiteter, wissenschaftlich begründeter Programme die Voraussetzung für eine ebenso beständige wie zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit zu schaffen.

Es ist zu bedauern, daß sich die Erwartungen der Gründer des DVR auf eine angemessene finanzielle Unterstützung der Arbeit des DVR durch seine Mitglieder nicht erfüllt haben. Die DVR-Tätigkeit wird weit überwiegend mit Mitteln des BMV finanziert und durch zweckgebundene Mittel der Berufsgenossenschaften unterstützt. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die im DVR praktizierte Zusammenarbeit privater und staatlicher Kräfte zur Hebung der Verkehrssicherheit sich auch in einer finanziellen Unterstützung des DVR ausdrücken würde, die der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Mitglieder entspricht.

2.4. Beitrag der Deutschen Verkehrswacht (DVW) im Rahmen des DVR

Im Mittelpunkt der Arbeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) in den Jahren 1978/79 standen die Jungendverkehrserziehung und die Erwachsenenaufklärung.

2.4.1.

Seit Beginn des Schuljahres 1978/79 laufen in den Bundesländern mit Zustimmung der Kultusminister Modellversuche zur Einführung von Mofakursen an Schulen nach einem von der deutschen Verkehrswacht erstellten Programm und unter Verwendung der von der Deutschen Verkehrswacht entwickelten Medien. Mit diesem Programm ist die Deutsche Verkehrswacht sowohl bei den Eltern, als auch bei den Schülern der Zielgruppe auf unerwartet großes Interesse gestoßen. Es kann daher angenommen werden, daß ein überarbeitetes Programm, bei dem die in den Erprobungsphasen gewonnenen Erfahrungen berücksichtigt werden, gute Aussichten hat, auf breiter Basis in den Bundesländern ab der Sekundarstufe I eingeführt zu werden. Auch wird mit diesen Untersuchungen, die mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der BASt abgestimmt worden sind, beabsichtigt, vergleichbare Ergebnisse zu den EMS-Kursen sicherzustellen.

2.4.2.

1979 feierte die Deutsche Verkehrswacht das 25jährige Bestehen des Schülerlotsendienstes in der Bundesrepublik Deutschland. Seit Mitte der fünfziger Jahre setzt das Bundesministerium für Verkehr durch die Bereitstellung der Mittel die Verkehrswacht in die Lage, die Schülerlotsen, z. Z. etwa 60 000, bundeseinheitlich auszustatten.

2.4.3.

Außerdem wurden jährlich mehr als eine dreiviertel Million Schüler mit dem Material der Radfahrprüfung versorgt, konnte in Bonn auf der Bundesgartenschau in Zusammenarbeit mit dem Jugendwerk der Deutschen Shell die 1 000. Jugendverkehrsschule eröffnet werden und nahmen über 25 000 Erzieherinnen an Fortbildungsveranstaltungen der Verkehrswachten teil.

2.4.4.

Über den „Kinder-Verkehrs-Club", der 1976 durch die Übernahme von 3 500 Patenschaften des Bundesverkehrsministeriums unterstützt wurde, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter dem Titel „Erprobung des Kinder-Verkehrs-Clubs", Forschungs-Projekt 7717, eine wissenschaftliche Analyse vorgenommen. Die Deutsche Verkehrswacht hat inzwischen unter erheblichen Kostenaufwendungen angefangen, die Ergebnisse in das „Kinder-Verkehrs-Club"-Programm zu integrieren. Der permanente Mitgliederzuwachs zeigt, daß bei Eltern und Erzieherinnen für dieses vorschulische Verkehrserziehungs-Programm ein großer Bedarf vorhanden ist. Eine Fortführung dieser Arbeit ist in den

kombinierten Erzieherinnen/Eltern/Kinder-Seminaren zu sehen, aus denen in diesem Jahr in zehn Städten sogenannte Vorschulparlamente gegründet wurden. In diesen Parlamenten treffen sich regelmäßig Eltern, Erzieherinnen, Polizei, Jugendämter, Träger der Kindergärten und interessierte, engagierte Mitbürger,um kontinuierlich Verkehrsprobleme der Vorschulkinder zu lösen.

2.4.5. Erwachsenenaufklärung

In Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium testete die Deutsche Verkehrswacht im Rahmen der Aktion „Weitblick" in 47 Städten das Sehvermögen von 56 000 Personen. Auch hier bestätigte sich die in über 20 Testjahren gewonnene Erfahrung: Bei etwa jedem vierten Bürger reicht das Sehvermögen nicht aus.

2.4.6.

Wie in jedem Jahr organisiert die Deutsche Verkehrswacht auch 1978/79 im Oktober die Internationale Beleuchtungswoche, die den Kraftfahrzeughaltern die Gelegenheit bietet, die Beleuchtungsanlage ihres Wagens vor Einbruch des Winters kostenlos überprüfen zu lassen.

2.4.7.

Über eine viertel Million ältere Menschen erreichten die Verkehrswachten mit gezielten, auf diese Gruppe abgestimmten Vorträgen und Veranstaltungen.

2.4.8.

Weit über 30 Fernsehspots der Serie „7. Sinn" gaben regelmäßig zwischen 18 und 20 Millionen Zuschauern wertvolle Hinweise zu Fragen der Verkehrssicherheit.

Der Bundesminister für Verkehr unterstützte die Tätigkeit der DVW, indem er über 90 % ihres Haushalts im Wege von Zuwendungen finanzierte.

3. Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Vorschriften

3.1. Fahrschulausbildung

Im Rahmen der Bemühungen, die Verkehrssicherheit zu heben, hat die Ausbildung des zukünftigen Teilnehmers am motorisierten Straßenverkehr einen hohen Wert. Mit dem Ziel, die Ausbildung in den Fahrschulen zu verbessern, erfolgten daher 1977 bis 1979 wesentliche Neuordnungen im Fahrschulwesen.

Durch eine Novellierung des Fahrlehrergesetzes wurde u. a. der Zugang zum Fahrlehrerberuf (Voraussetzungen: abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberruf nach abgeschlossener Hauptschulbildung sowie Teilnahme an einem fünfmonatigen Lehrgang in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte) erschwert.

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung regelt für alle Fahrschulen verbindlich Inhalt und Gegenstand des Unterrichts (zwölf Doppelstunden theoretischer Unterricht mit besonderer Betonung der Gefahrenlehre sowie Ausbildungsfahrten auf Autobahnen, außerhalb geschlossener Ortschaften und bei Dunkelheit). Die Fahrlehrer-Ausbildungsordnung legt die dem zukünftigen Fahrlehrer zu vermittelnden Lehrinhalte fest, wobei die pädagogische Seite der Fahrlehrertätigkeit besonders unterstrichen wird.

Durch die Prüfungsordnung für Fahrlehrer wurde den an eine hohe Qualifikation der Fahrlehrer zu stellenden Belangen der Allgemeinheit Rechnung getragen.

3.2. Fahrerlaubniswesen

Der amtliche Fragenkatalog für die Fahrerlaubnisprüfung wurde überarbeitet. Gründe hierfür waren:

— Vermehrung der Zahl der Prüfungsfragen aus dem Bereich der Gefahrenlehre,
— Überprüfung der Bewertung der Fragen mit Fehlerpunkten,
— Verbesserung der Verständlichkeit der Fragen,
— noch praxisbezogenere Fragestellung.

Der neue Fragenkatalog wird ab 1. April 1980 Grundlage für die Fahrerlaubnisprüfungen sein.

Aufgrund einer Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, die am 1. April 1980 in Kraft tritt, werden an das Führen motorisierter Zweiradfahrzeuge höhere Anforderungen gestellt, um einen Rückgang der Zweiradunfälle herbeizuführen. Im einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

— Durch Verwendung größerer Krafträder bei Ausbildung und Prüfung für die Klasse 1 sollen Ausbildung und Prüfung der Verkehrswirklichkeit angepaßt werden.
— Einführung eines umweltfreundlicheren und für 16jährige weniger gefährlichen Leichtkraftrades (50 bis 80 ccm Hubraum), das — im Gegensatz zum bisherigen Kleinkraftrad der Klasse 4 — eine bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeitsgrenze hat, die bei 80 km/h liegt.
— Überführung der bisherigen Kleinkrafträder der Klasse 4 (bis 50 ccm Hubraum) mit unbegrenzter Höchstgeschwindigkeit in die Klasse 1 und allmähliche Ablösung durch das neue Leichtkraftrad; dadurch ist zum Führen solcher Fahrzeuge neben der theoretischen auch eine praktische Prüfung erforderlich.
— Einbeziehung der Gefahrenlehre in die theoretische Fahrerlaubnisprüfung nicht nur, wie bisher, für die Klassen 1, 2 und 3, sondern auch für alle anderen Fahrzeugarten.

Darüber hinaus wurden auf Wunsch des Bundesrates folgende Regelungen beschlossen:

— Ab 1. Januar 1981 ist für Moped/Mokick (bis 50 ccm Hubraum, 40 km/h bauartbestimmte

Höchstgeschwindigkeit) auch eine praktische Prüfung erforderlich.

— Personen, die ab 1. April 1980 das 15. Lebenjahr vollenden, dürfen das bisher prüfungs- und führerscheinfreie Mofa 25 nur nach einer theoretischen Prüfung fahren; sie müssen eine Prüfbescheinigung hierüber mitführen.

3.3. Nachschulung

Zur wissenschaftlichen Begleitung der laufenden Modellversuche wurde im Januar 1978 die Projektgruppe „Kurse für auffällige Kraftfahrer" bei der Bundesanstalt für Straßenwesen mit folgenden Zielsetzungen eingerichtet:

— Erstellung einer zusammenfassenden Übersicht über die laufenden und geplanten Kurse,

— Ermittlung ihres Behandlungserfolges aufgrund begleitender Wirksamkeitsuntersuchungen,

— Verbesserung der Kurse aufgrund der Erkenntnisse aus den begleitenden Wirksamkeitsuntersuchungen.

Ein erster Zwischenbericht der Projektgruppe erschien im Oktober 1978; weitere Zwischenberichte sowie eine abschließende Stellungnahme auf der Grundlage begleitender Wirksamkeitsuntersuchungen werden bis Ende 1982 vorgelegt werden.

Im Zwischenbericht 1978 kommt die Projektgruppe zu der Empfehlung, das Nachschulungskonzept für die drei Risikogruppen

— junge Kraftfahrer

— wiederholt auffällige Kraftfahrer

— alkoholauffällige Kraftfahrer

weiterzuverfolgen.

Die derzeit zur Verfügung stehenden Nachschulungsprogramme sind als Modellkurse zu betrachten und daher empirisch abzusichern. Auf Vorschlag der Projektgruppe wird daher von einer endgültigen Einführung der Kurse abgesehen, solange die laufenden Untersuchungen noch keine gesicherten Aussagen über die Wirksamkeit der Programme zulassen.

3.4. Verkehrszentralregister

Das Verkehrszentralregister hat die Aufgabe, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu ist erforderlich aber auch ausreichend, daß das Verkehrszentralregister nur das unfallträchtige und rücksichtslose Verhalten von Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr erfaßt.

Diesem Ziel dient nicht die Registrierung aller Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem Bußgeld über 40 DM, die Ende 1978 zur der Eintragung von fast einem Viertel aller Autofahrer geführt hat.

Künftig soll das VZR daher so ausgestaltet werden, daß nur noch Verstöße gegen Verpflichtungen aus dem Straßenverkehrsrecht aufgenommen werden, die für das Unfallgeschehen erheblich sind und aus denen Schlüsse für die Fahreignung gezogen werden können.

Der zur Zeit erarbeitete Entwurf eines Gesetzes über das Verkehrszentralregister entspricht dieser Aufgabenstellung; er enthält zudem eine sachgerechte Tilgungsregelung.

3.5. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 15b StVZO („Punktsystem")

Wegen des engen Zusammenhangs zwischen Verkehrszentralregister und Punktsystem wird die fällige Überarbeitung des Punktsystems parallel zur Neuregelung der Eintragungs- und Tilgungsvorschriften im Verkehrszentralregistergesetz erfolgen. Gemeinsam mit den Ländern werden dabei besonders die Bewertung der einzelnen Verstöße mit Punkten sowie die Maßnahmen der Verwaltungsbehörden überprüft werden.

3.6. Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

Die Bundesregierung hat den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dem Deutschen Bundestag vorgelegt. Mit dieser Änderung des StVG sollen die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen werden,

— die Parkgebühren neu zu regeln,

— gebührenpflichtige Parkplätze einzurichten,

— das regelmäßige Parken von schweren Lkw, von Kraftfahrzeuganhängern und Omnibussen in Wohngebieten über Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen zu verbieten,

— Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden Parkplätze in der Nähe ihrer Wohnung und ihrer Arbeitsstätte im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen.

— Anwohnern Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen,

— die Kostenerhebung für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen im Bereich des Straßenverkehrs neu zu regeln,

— die Ablieferung „entzogener" Führerscheine sicherzustellen.

Schließlich stellt der Entwurf klar, daß die Verordnungsermächtigung des § 6 StVG

— die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigter Bereiche erfaßt,

— Verkehrsbeschränkungen und -verbote zum Schutz von Wohngebieten gegen Lärm und Abgas auch während des Tages zuläßt

— und Beschränkungen des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder Regelungen ermöglicht.

3.7. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Nach Inkrafttreten der StVG-Änderung sollen die Ermächtigungen in die StVO umgesetzt werden, insbesondere die Kennzeichnung von Wohnbereichen

durch die von der CEMT vorgeschlagenen Verkehrszeichen und durch entsprechende Verhaltensvorschriften.

Darüber hinaus soll in § 3 StVO folgende Vorschrift aufgenommen werden:

„Die Kraftfahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist."

3.8. Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr und über Straßenverkehrszeichen

Das Ratifizierungsgesetz des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen beide vom 8. November 1968, der Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971 zu diesen beiden Übereinkommen, und des Protokolls über Straßenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen vom 1. März 1973 ist von den gesetzgebenden Körperschaften verabschiedet worden (Gesetz vom 21. September 1977, BGBl. II S. 809).

Es dient vor allem der internationalen Vereinheitlichung der Verhaltensvorschriften und Verkehrszeichen im Straßenverkehr.

Bis auf das Protokoll über Straßenmarkierungen sind alle Vorschriften der Übereinkommen und Zusatzübereinkommen, soweit keine Vorbehalte ausgesprochen wurden, für die Bundesrepublik Deutschland am 3. August 1979 in Kraft getreten (BGBl. II S. 932ff., S. 984).

3.9. Geschwindigkeitsregelung auf Autobahnen

Nach Abschluß des Großversuchs über die Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Autobahnen wurde vom Bundesminister für Verkehr am 21. November 1978 die Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) erlassen.

3.10. Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Wohngebieten

Der Bundesminister für Verkehr hält die Einrichtung sogenannter verkehrsberuhigter Bereiche im Interesse der Verkehrssicherheit aber auch im Interesse der Erhöhung der Wohnqualität für außerordentlich wichtig. Er hat sich deshalb auch auf internationaler Ebene, nämlich im Rahmen der CEMT, dafür eingesetzt, daß ein einheitliches Verkehrszeichen zur Kennzeichnung dieser verkehrsberuhigter Zonen in Westeuropa verwendet wird.

Dieses Zeichen wird folgende Bedeutung haben:

> Fußgänger dürfen die gesamte Breite der Straße benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
>
> Kraftfahrzeugverkehr ist nur mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt.
>
> Kraftfahrzeuge dürfen die Fußgänger nicht gefährden. Umgekehrt dürfen die Fußgänger die Kraftfahrzeuge nicht behindern.
>
> Parken ist nur an besonders gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen reicht allein nicht aus, die gewünschten Wirkungen herbeizuführen. Eine bauliche Umgestaltung der Erschließungsstraßen muß hinzutreten, durch die der Durchgangsverkehr ausgeschlossen und der quartierbezogene Kraftfahrzeugverkehr verlangsamt wird. Der BMV unterstützt daher den Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaftlern und Praktikern sowie die Erarbeitung technischer Empfehlungen über die Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen durch Forschungsprojekte sowie durch die Organisation und Beteiligung an Fachtagungen. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung, ob und inwieweit über die gegenwärtig bestehenden Möglichkeiten nach dem Städtebauförderungsgesetz hinaus eine finanzielle Förderung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohngebieten möglich ist. Grundsätzlich liegen jedoch Baudurchführung und Finanzierung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Verantwortung der Gemeinden.

3.11. Schutzhelmtragepflicht

Auf Grund einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde die Schutzhelmtragepflicht 1978 auch auf Moped-/Mokickfahrer ausgedehnt.

Somit müssen alle Führer und Beifahrer von motorisierten Zweiradfahrzeugen die bauartbestimmt schneller als 25 km/h fahren können, einen Schutzhelm tragen.

4. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge

4.1 Ausrüstung mit Sicherheitsgurten

Die bestehenden Vorschriften über die Ausrüstung der äußeren Vordersitze von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen mit nicht mehr als 2,8 t Gesamtgewicht mit Sicherheitsgurten oder gleichwertigen Systemen wurde mit Verordnung vom 22. Dezember 1978 erweitert. Danach müssen o. g. Fahrzeuge, die vom 1. Mai 1979 an erstmals in den Verkehr gekommen sind, zusätzlich auf den „übrigen Sitzen" (Rücksitze, evtl. vorhandene vordere mittlere Sitzplätze) mindestens mit Beckengurten oder gleichwertigen Systemen ausgerüstet sein.

Diese Erweiterung stellt eine Angleichung an die EG-Richtlinie über Sicherheitsgurte und Haltesysteme dar.

4.2. Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge

Die EG hat ihre Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften der Mit-

gliedstaaten für Personenkraftwagen nahezu abgeschlossen. Als erste Maßnahme sind bisher die in Frage kommenden Stellen zur Anwendung der harmonisierten Vorschriften von Fall zu Fall ermächtigt worden. Eine entsprechende Überarbeitung der geltenden nationalen Vorschriften ist vorgesehen. An der Harmonisierung der Vorschriften der Mitgliedstaaten für andere Straßenfahrzeuge arbeitet die EG unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland weiter.

Die ECE in Genf hat für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger bis heute 40 Regelungen mit vereinheitlichten kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften verabschiedet. Diese Regelungen, die weitgehend mit den EG-Anforderungen übereinstimmen, werden mehr oder weniger in insgesamt 20 europäischen Ländern die EG-Mitgliedstaaten eingeschlossen — angewendet. In der Bundesrepublik Deutschland können gegenwärtig 27 dieser Regelungen angewendet werden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, aber auch wegen der wirtschaftlichen Interessen der deutschen Automobilindustrie, wird die Anwendung weiterer Regelungen angestrebt.

4.3. Rückrufaktion von Kraftfahrzeugen

Bei der Herstellung von Fahrzeugen in großen Serien ist es technisch unvermeidbar, daß erst bei der Benutzung durch die Fahrzeughalter gewisse Konstruktions- oder Fertigungsmängel erkennbar werden. Zur nachträglichen Beseitigung solcher Mängel rufen die Herstellerwerke der Fahrzeuge seit Jahren immer wieder Fahrzeuge aus bestimmten Fertigungszeitspannen in ihre Vertragswerkstätten zurück und lassen dort Kontroll- und Änderungsarbeiten ausführen.

Das KBA stellt auf Antrag für solche Rückrufe die in dem Bestandsregister verzeichneten Anschriften jener Fahrzeughalter zur Verfügung, deren Fahrzeuge in der Bundesrepublik zugelassen sind.

5. Unfallverhütung im Bereich „Transport gefährlicher Güter auf der Straße“

Gefahrgutvorschriften haben eine doppelte Zielrichtung. Zum einen sollen sie den sicheren Transport gefährlicher Güter gewährleisten. Zum anderen sollen sie die Hilfs- und Sicherheitsmaßnahmen, die im Falle eines Unfalles nötig werden, ohne große Verzögerung fördern und ermöglichen.

Sowohl die Zahl und Art der zu befördernden gefährlichen Stoffe, als auch die technischen und sonstigen Möglichkeiten zur sicheren Durchführung derartiger Transporte werden ständig weiterentwickelt. Aus diesem Grunde wurde die Neufassung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGVS) 1978 in Angriff genommen. Am 1. September 1979 ist sie in Kraft getreten (GGVS vom 23. August 1979 BGBl. I S. 1509). Neben zahlreichen Anpassungen an internationale Empfehlungen und Regelungen sowohl der UNO wie auch das ADR*) sind insbesondere folgende die Sicherheit im Straßenverkehr fördernde Regelungen neu in die Verordnung aufgenommen worden:

5.1. Schulung der Tankwagenfahrer

Tankwagenfahrer sollen im Rahmen einer besonderen Schulung künftig über die besonderen Anforderungen bei Gefahrguttransporten unterrichtet werden (§ 12 GGVS). Ein entsprechend formulierter Antrag zur Ergänzung des ADR*) ist vom Bundesminister für Verkehr im zuständigen Gremium der ECE eingebracht worden.

Die für die Ausführung der Schulung erforderlichen Richtlinien werden zur Zeit in Zusammenarbeit mit den betroffenen Verbänden sowie den Industrie- und Handelskammern erarbeitet.

5.2. Kennzeichnung von Gefahrguttransporten

Das nationale System der Kennzeichnung von Gefahrguttransporten ist in Anlehnung an die internationalen Regelungen weiter verbessert worden. Außer den bisher an Vorder- und Rückseite der Lkw und Tankfahrzeuge anzubringenden orangefarbenen Tafeln sind nunmehr auf Tankfahrzeugen dem jeweiligen Gefahrgut entsprechende Gefahrzettel aufzukleben. Diese zusätzliche Kennzeichnung ermöglicht es den übrigen Verkehrsteilnehmern noch besser als bisher, mögliche Gefahren zu erkennen und durch entsprechend vorsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise eine Gefährdung der Gefahrguttransporte zu vermeiden.

5.3. Baumusterzulassung von Tankfahrzeugen

In dem Bestreben, die frühestmögliche Berücksichtigung von Mindestsicherheitsanforderungen bei Planung, Konstruktion und Fertigung von Tanks und Tankfahrzeugen sicherzustellen, wurde die Baumusterzulassung und die zusätzliche Prüfung der Fahrzeuge vor der erstmaligen Inbetriebnahme eingeführt. In diesem Zusammenhang wurden die künftig zu beachtenden Anforderungen an den Bau von Tankfahrzeugen teils verbessert, teils neu geschaffen.

5.4. Kontrollen

Umfassende und dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik entsprechende Vorschriften alleine genügen aber nicht, um das Risiko von Gefahrguttransporten auszuschalten. Es ist vielmehr zusätzlich erforderlich, für die Befolgung der gesetzlichen Bestimmungen zu sorgen. Die Ergebnisse der von den Ländern durchgeführten gezielten Kontrollen von Gefahrguttransporten haben den BMV veranlaßt, den Ländern mit Schreiben vom 15. Mai 1979 zu empfehlen, diese Kontrollen so lange verstärkt fortzusetzen, bis erkennbar wird, daß bei der Beförderung gefährlicher Güter die Auflagen und Vorschriften beachtet werden.

*) Europäisches Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

6. Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen; Verkehrslenkung

6.1. Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Bundesfernstraßenbau

Im Bundesfernstraßenbau müssen mit Vorrang lästige und schädliche Auswirkungen von bestehenden Straßen abgebaut und bei neuen Straßen verhindert werden. Unter dem Grundsatz „Qualität geht vor Quantität" sind daher die „Neuen Zielvorgaben für den Bundesfernstraßenbau" bestimmt worden. Der Straßenbau hat sich an den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und den Wertvorstellungen der Bürger zu orientieren. Der weitere ausgewogene Ausbau der Bundesfernstraßen muß als Ergänzung des Bundesverkehrswegenetzes gesehen werden. Dabei werden die Substanzerhaltung des vorhandenen Wegenetzes, der Abbau von Engpässen, die Förderung strukturschwacher Gebiete und die notwendige internationale Verknüpfung im Vordergrund stehen. Der Schutz des Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen, der Schutz der Natur sowie die Verbesserung der Lebensqualität sind in den letzten Jahren in ihrer Bedeutung gestiegen.

6.2. Programm zum Bau von Ortsumgehungen

Ortsumgehungen können in besonderem Maße dazu beitragen, Ortschaften, d. h. die Bevölkerung in diesen Orten, von Belästigungen durch Straßenverkehr — insbesondere von Lärm und Abgasen — zu entlasten. Der Bundesminister für Verkehr hat, gestützt auf § 3 FStrAbG, in Zusammenarbeit mit den Ländern ein Programm zum Bau von Ortsumgehungen zunächst für die Jahre 1979 bis 1985 aufgestellt und im Januar 1979 bekanntgegeben. Das Programm umfaßt ein Gesamtvolumen von 2,3 Mrd. DM; es enthält 340 Ortsumgehungen mit Einzelkosten bis zu 10 Millionen DM. Das Programm soll jährlich fortgeschrieben werden.

6.3. Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen

Es wird angestrebt, im Laufe eines Zeitraumes von 10 bis 15 Jahren die im Zuge von Hauptbahnen der DB liegenden rd. 500 Bahnübergänge zu beseitigen, da die Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs eine energische Beschleunigung des bisherigen Ablaufs der Bahnübergangsbeseitigung erfordert.

Aus diesem Grunde bereiten Bund und Länder zusammen mit der Deutschen Bundesbahn ein Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen in den Jahren 1979 bis 1985 vor.

6.4. Radwege an Bundesfernstraßen

Der BMV setzt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit seit langem für den Bau von Radwegen ein; durch die Trennung der Verkehrsarten läßt sich vor allem ein Gewinn an Verkehrssicherheit erzielen. Das angestrebte, in sich geschlossene Radwegenetz abseits der Kraftfahrzeugstraßen läßt sich aber auf diesem Wege nicht verwirklichen. Hier stellt sich den Ländern, Kreisen und Gemeinden eine gemeinsame Aufgabe. Im Juni 1978 hat der BMV seine Kollegen bei den Ländern auf das Erfordernis aufmerksam gemacht und seine Hilfe bei der Koordinierung der Maßnahmen angeboten.

6.5. Berücksichtigung des Ferienverkehrs

Viele Bundesfernstraßen sind in der Ferienzeit durch den Ferienreiseverkehr zusätzlich so stark belastet, daß Stauerscheinungen nur durch gezielte, gründlich geplante und umfassende Gegenmaßnahmen verhindert oder wenigstens gemildert werden können.

Im Rahmen der Baubetriebsplanung 1978/79 hat der BMV im engen Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder eine weitgehende Einschränkung der Bauarbeiten sowie eine straffe räumliche und zeitliche Koordinierung der als unvermeidbar erkannten Arbeiten erzielt. Die Baubetriebsplanung hat sich bewährt.

Zur Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer sowie der beteiligten Behörden und Verbände über Engpässe im Ferienreiseverkehr hat der BMV das inzwischen bewährte „Feriennetzmodell" entwickelt. Auf der Grundlage der Ferienregelung und der Reisegewohnheiten sowie -absichten werden mit Hilfe dieses Modells Vorhersagen über die in der Ferienreisezeit zu erwartenden Verkehrsverhältnisse gemacht. Die Ferienreisenden können Reiseantritt und Reiseroute hierauf abstimmen.

IV. Unfallforschung

(vgl. VII Anhang A)

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse auf den verschiedenen Gebieten der Verkehrssicherheit zusammenzutragen und fortzuentwickeln, war das vordringliche Ziel der Unfallforschungsprogramme der BASt in den Jahren 1972 bis 1975. Die Forschungsschwerpunkte lagen auf der Verbesserung der Datenbasis zur Unfallforschung, auf Fragen der psychologischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer, auf Informations- und Motivationsprozessen, auf der Ermittlung von biomechanischen Kennwerten und der Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens. Das Grundlagenwissen auf allen diesen Gebieten konnte innerhalb weniger Jahre deutlich erweitert werden. Damit waren für die nachfolgenden Forschungsprogramme — insbesondere die Programme 1977 und 1978/79 — die Voraussetzungen für eine stärker anwendungsbezogene Schwerpunktbildung gegeben.

So konnten sich die Untersuchungen zur Verkehrserziehung und -aufklärung zunehmend auf die Ausarbeitung und Erprobung praxisgerechter und zugleich wissenschaftlich gestützter Maßnahmen konzentrieren. Zahlreiche Vorhaben zur innerörtlichen Verkehrssicherheit sollten den verantwortlichen Stellen in Städten und Gemeinden Kriterien und Verfahrensweisen aufzeigen, um von der Siedlungsplanung bis hin zur Verkehrsberuhigung und Wohngebieten im Sinne der Verkehrssicherheit tätig werden zu können. Die Forschungen zur Fahrzeugsicherheit richten sich primär auf die Bewältigung kritischer Verkehrssituationen und Fahrmanöver sowie auf kurzfristig realisierbare Maßnahmen zur Reduzierung von Verletzungen, insbesondere bei Fahrern motorisierter Zweiräder. In den schwerpunktmäßig vorangetriebenen Untersuchungen zur Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen, zur Beseitigung von Unfallstellen und zur Struktur und Effizienz des Rettungswesens sind weitere maßnahmenbezogene Beiträge der Unfallforschung zu sehen, die nicht selten von Einrichtungen der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit angeregt wurden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ermöglichte aufgrund von Großzahluntersuchungen Gesamteinblicke in das Unfallgeschehen, aus denen Schwerpunkte der Unfallentwicklung erkennbar sind. Dieser schwerpunktgerichtete Erkenntnisstand soll eine zielgerechte Unfallforschung gewährleisten.

Allerdings konnte nicht allen Anregungen und geplanten Forschungsvorhaben so schnell nachgegangen werden, wie es von der Seite der Maßnahmenträger erwartet wurde. Dies ist nicht zuletzt auf die nach wie vor gespannte Personalsituation des Bereichs Unfallforschung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen zurückzuführen, dessen Ausbau in den letzten Jahren weiterhin stagnierte.

V. Rettungswesen

(vgl. VII Anhang B)

Der Rettungsdienst ist eine öffentliche Aufgabe im Bereich der Daseinsvorsorge, die nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) den Ländern obliegt. Die Länder regeln diesen Bereich durch Rettungsgesetze. Hiernach stützt sich das Rettungswesen auf Rettungsleitstellen und Rettungswachen. Die Planungsziele sind in diesem Bereich z. T. erreicht; in mehreren Ländern müssen jedoch noch weitere Rettungsleitstellen geschaffen werden. Das gleiche gilt für Rettungswagen und Rettungshubschrauber.

Obwohl die Deutsche Bundespost die technischen Einrichtungen für das Notrufsystem 73 (Notruf 110/ Feuerwehrruf 112) rechtzeitig bereitstellen könnte, wird es einige wenige Bereiche geben, die nicht bis Ende 1979 umgestellt wurden, weil die Notdienstträger die Umstellung erst später beantragen werden. Außerdem konnten in Ausnahmefällen eine Anzahl von Notrufeinrichtungen von den Herstellern nicht fristgerecht geliefert werden. Zur Zeit hat die Bevölkerung die Möglichkeit, zu 98,7 % den Notruf 110 und zu 97,2 % den Feuerwehrruf 112 zu wählen.

Die Deutsche Bundespost entwickelt im übrigen gemeinsam mit den Ländern und der Fernmeldeindustrie ein neues Notruftelefon für Straßen, die nicht Autobahnen sind. Sie wird es gegen Gebühren auf Antrag einrichten.

92 % der Autobahnen haben z. Z. bereits Streckentelefone (Rufsäulen), die für Notrufzwecke zur Verfügung stehen. Eine verbesserte Notruftechnik gibt die Möglichkeit, in der Fernsprechzentrale den Standort eines Hilfesuchenden automatisch festzustellen.

Von den 6 667 Plätzen für Zivildienstpflichtige im Rettungswesen waren am 15. Juli 1979 4 095 besetzt. Die große Zahl der freien Plätze erklärt sich daraus, daß dem Bundesamt für Zivildienst insgesamt nicht genügend Zivildienstpflichtige zu Verfügung standen.

Seit 1974 wurden etwa 8 Millionen Exemplare des bundeseinheitlichen Notfallausweises (z. T. kostenlos) an die Bevölkerung ausgegeben.

VI. Maßnahmen-Zeit-Katalog

Abkürzungsverzeichnis zum Maßnahmen-Zeit-Katalog

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ARD	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rundfunkanstalten
ASB	Arbeitersamariter Bund
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMFT	Bundesminister für Forschung und Technologie
BMI	Bundesminister des Innern
BMJFG	Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit
BMP	Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen
BMV	Bundesminister für Verkehr
BMVg	Bundesminister der Verteidigung
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e. V.
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
DVW	Deutsche Verkehrswacht e. V.
ECE	Wirtschaftskommission für Europa (Economic Commission for Europe)
EG	Europäische Gemeinschaften
JUH	Johanniter Unfallhilfe
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Ständige Konferenz der Kultusminister
MHD	Malteser Hilfsdienst
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
VdTÜV	Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine
VwV	Verwaltungsvorschriften

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
		Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung			
13	Klimawechsel im Verkehr. Allgemeine Änderung der Einstellung zum Straßenverkehr = soziale Einordnung in die Gemeinschaft	Aufklärungsaktion mit: Plakaten, Anzeigen, Faltblättern, Lernspielen, Preisausschreiben, Presse, Funk, Fernsehen Aktion „Aktiv für mehr Sicherheit"	b) 1971 abgeschlossen	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Massenmedien
14.1	Aufklärung von Fußgängern	a) Verkehrsaufklärungsaktionen	b) fortlaufend	DVR, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Massenmedien
		b) Verkehrsaufklärung im Fernsehen	b) fortlaufend	DVR, Mitgliederorganisationen, BMV	DVR, Mitgliederorganisationen, BMV, Fernsehanstalten
		c) Städtewettbewerb „Sicherheit für die Fußgänger"	a) 1979 b) 1980	ADAC mit Unterstützung des BMV, DVR, Städte und Gemeinden	ADAC, Städte und Gemeinden
	Aufklärung von motorisierten Zweiradfahrern	Broschüren, Tonbildschau, Fernsehsendungen	b) fortlaufend	DVR, Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
14.3	Aufklärung der Kraftfahrer über die besonderen Verhaltensweisen der Kinder und älteren Menschen	Verkehrsaufklärung, Faltblätter, Plakate, Pressedienste, Fernsehsendungen	b) fortlaufend	DVR, Länder, BMV	DVR, Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
15.	Verkehrsaufklärung älterer Menschen	1. Verkehrsaufklärung, Faltblätter, Unterstützen von Film- und Diaproduktionen	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
		2. Schulungsprogramme zur Aufklärung älterer Verkehrsteilnehmer, Programmentwicklung und Medienproduktion	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
16.	Verkehrsaufklärung jugendlicher Kraftfahrer	1. Aufklärungsprogramme, Broschüren, Filme, Fernsehen, Probleme junger Kraftfahrer (Zweirad und Auto)	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen
		2. Sicherheitstraining für PKW-Fahrer	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen
		3. Nachschulungs-Modell 4. Sicherheitsprogramm der Bundeswehr	b) fortlaufend	DVR-BASt, BMVg, ADAC, DVR	Länder und Mitgliederorganisationen, die Einheitsführer der Bundeswehr
17.	Verkehrserziehung Elternhaus und Kindergarten	1. Faltblätter: – An alle Eltern – Kind im Auto – Kind als Radfahrer	b) 1978	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Träger von Kindergärten, Schulen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung
		2. Aufklärung der Eltern durch Leitfaden für Elternschulung, Filme, Fernsehen, Behinderte, Kinder	b) fortlaufend	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Träger von Kindergärten, Schulen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
		3. Ausbildungsplan an Fachschulen, Fachakademien für Sozialpädagogik	b) fortlaufend	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Schulträger
18.	Verkehrserziehung in den Schulen	1. Radfahrprüfungen	seit 1954	Länder, DVW	Länder, DVW
		2. Aufklärungsmittel für motorisierte Zweiradfahrer, Broschüren, Filme	b) fortlaufend	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen
		3. Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS)	a) 1977 b) 1980	DVR, BASt und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen
		4. Fahrrad, Mofa-Mopedturniere	a) 1978 b) fortlaufend	DVR, BASt, DVW	DVW, Länder
		5. Entwicklung von Lehr- und Arbeitsmitteln (einschließlich Verkehrserziehungsfilmen) und Ausstattung der Schulen	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen (ADV)	Länder, Schulträger
		6. Informationsmaterial für Lehrer, z. B. Auswahlbibliographie zur Verkehrspädagogik	b) fortlaufend	DVR	Länder
		7. Verkehrssicherheitsfibel für Schulanfänger	b) 1978/1979	BMV, Deutscher Sparkassenverlag	BMV, Deutscher Sparkassenverlag, Sparkassen

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maß-nahme im Pro-gramm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungs-stadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
19.	Fortbildung der Lehrer	Seminare	Fortführung der z. T. seit 1958 durchgeführten Lehrerseminare	Länder	Länder, DVW, ADAC, DVR
20.	Verkehrserziehung in den Jugendverkehrs-schulen	Ausbau vorhandener und Schaffung weiterer Anlagen	Laufende Fortführung	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder
22.	Ausbildung der Berufskraftfahrer	Aufklärungsprogramme, Fahrerinformationen, Schulungsprogramme für Unternehmer, Tonbildschauen, Film- und Diavorträge, Sicherheitsprogramm für Güterkraftverkehr, Medienkoffer	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	Mitgliederorganisationen (BDF, BDG, Betriebe, BGen, DEKRA)
23.	Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer	Aufklärungsaktionen (Tonbildschauen, Faltblätter in fünf Sprachen) Massenmedien	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
24	**Aufklärung über typische Gefahrensituationen**	Faltblätter, Fernsehsendungen, Informationen für die Massenmedien	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
25	Aufklärung über – Alkohol – Gurt – Winter	Aufklärung durch Faltblätter, Comics, Tonbildschauen, Plakate, Fernsehsendungen, Rundfunksendungen	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Deutscher Skiverband

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
	Programm für Berufstätige	Arbeitsmappe für Sicherheitskräfte, Programm mit organisatorisch-inhaltlichem und methodischem Aspekt zum Thema „Sicherer Arbeitsweg"	a) 1978 b) November 1978	DVR und BGen	DVR und Mitgliederorganisationen etc., besonders BGen und Betriebe
	Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Maßnahmen				
27.1	Ausbau der Gefahrenlehre				
	a) im theoretischen Fahrschulunterricht	Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) 1. September 1976	BMV	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	b) in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung	b) zunächst Richtlinie des BMV, später – s. Nr. 27.3 zu b) – z. T. auch Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	b) 1. April 1980		
27.2	a) 30 Minuten Mindestdauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) 1977/1978 b) 1. April 1980	BMV	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	b) Ausschaltung verkehrsarmer Prüfungsorte	Regelung durch die zuständigen Landesbehörden	a) 1980/81	BMV, Länder BASt (Forschungsvorhaben)	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	c) mehr Ausbildungs- und Prüfungsfahrten auf Autobahnen/Schnellstraßen	Fahrschülerausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) September 1976		

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
		Bezüglich der Prüfungsfahrten auch Änderungen der StVZO	b) 1. 4. 1980		
27.3	Umwandlung der bisherigen Richtlinien	Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) September 1976		
	a) für die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr in eine Rechtsverordnung				
	b) über die Prüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis in eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift	Allgemeine Verwaltungsvorschriften, möglicherweise auch Regelung durch Rechtsverordnung (Änderung der StVZO oder eigene Fahrerlaubnisbewerber-Prüfungsordnung)	a) 1980/81	BMV	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr
28	Gezielte Nachschulung bei bestimmten Verkehrsverstößen	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) endgültige Ergebnisse der Wirksamkeitsuntersuchung der Modellkurse durch die BASt werden voraussichtlich Ende 1982 vorliegen	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	noch offen
30	Überarbeitung des Mehrfachtäterpunktsystems	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 15b StVZO	a) parallel zur Neuregelung des Verkehrszentralregisters b) voraussichtlich Mitte 1980	BMV	Länder, KBA

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
34.	Ärztliche Untersuchung von Berufskraftfahrern, und zwar				
	a) Verlängerung der Zeiträume zwischen den Untersuchungen für Omnibus-, Taxi-, Miet- und Krankenwagenführer	Rechtsverordnungen	a) Abhängig von weiteren speziellen Untersuchungen insbesondere über eignungsgefährdende Krankheiten bei Fahrern unter 40 Jahren;	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Gesundheitsämter, Betriebsärzte
	b) Ausdehnung auf LKW-Fahrer	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) Abhängig von weiteren speziellen Untersuchungen, Entscheidung voraussichtlich nicht vor 1981		noch offen, ggf. Länder, Gesundheitsämter, Betriebsärzte
	Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge				
42.1	Vorschriften für Blockierverhinderer	Mitwirkung bei der Erstellung internationaler einheitlicher Vorschriften (EG-Richtlinie); anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO; ECE-Regelung ist fertiggestellt. Die Anwendung auch in der Bundesrepublik Deutschland ist vorgesehen	a) seit 1973 b) voraussichtlich 1982	EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
42.2	Vorschriften über das Sichtfeld für Kfz.-Führer	Mitwirkung bei der Erstellung international einheitlicher Vorschriften (ECE-Regelung und EG-Richtlinie) anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO	a) seit 1973 b) voraussichtlich 1980	ECE, EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
42.3	Automatische Leuchtweiteregelung für Scheinwerfer	EG-Richtlinie erlassen; Mitwirkung bei der Erstellung einer entsprechenden ECE-Regelung; anschließend Übernahme durch Änderung der StVZO	a) ab 1974 b) voraussichtlich 1980	ECE, EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
43.1	Vereinheitlichung der Bedienteile von Sicherheitsgurten	EG-Richtlinie mit genau vorgeschriebenen Merkmalen für Drucktastenschlösser erlassen. Zusätzliche Eingrenzung durch Überarbeitung der DIN-Norm 75 400	a) ab 1977 b) voraussichtlich 1980	EG, BMV, Normenausschuß Kfz. im DIN (Deutsches Institut für Normung e. V.)	BMV, KBA, Industrie
43.2	Ausrüstung auch der Rücksitze mit Sicherheitsgurten für nach dem 1. Mai 1979 zugelassene Kfz.	Verordnung zur Änderung der StVZO vom 22. Dezember 1978	b) seit 1. Mai 1979 zunächst für Neufahrzeuge		KBA, Länder
43.3	Weiterentwicklung von Rückhaltesystemen	Mitwirkung bei der Erweiterung internationaler Vorschriften	a) seit 1974 b) langfristige Entwicklung	ECE, EG, BMV	BMV
45.	Entwicklung von besserem Sicherheitsglas	Beobachtung und Auswertung der laufenden Forschungsarbeiten	a) seit 1970 b) abhängig von technischer Entwicklung	Wissenschaftliche Institute und Industrie	BMV
47.	Erforschung der aktiven und passiven Kraftfahrzeugsicherheit mit Hilfe des Projekts „Experimentier-Sicherheitsfahrzeug"	Auswertung der erzielten Ergebnisse	a) seit 1970 b) laufende Auswertung	BMV, Automobilindustrie	Automobilindustrie, BMV, KBA, BASt

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
	Überleitung des ESV***) Projekts in das SEEE****) Konzept	Ermittlung von Sicherheits-, Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsanforderungen für PKW der 80er Jahre	b) seit 1974 (I. Phase von IV Phasen)	Automobilindustrie	Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten, BMV, BASt, Automobilindustrie
	Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen, Verkehrslenkung				
48.1	Beiträge zur Verkehrssicherheit durch Neubau, Verbesserung, Erhaltung der Bundesfernstraßen	Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstrassen 1971 bis 1985	a) 1978/79 b) 2. Fortschreibung tritt 1981 in Kraft	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
48.2	Programm des BMV zum Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen 1979 bis 1985	Bauprogramm mit jährlicher Fortschreibung für Maßnahmen bis je 10 Millionen DM Gesamtkosten	a) Programmaufstellung 1979 b) 1980	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
48.3	Erneuerungsprogramm der Autobahnbetriebsstrecken	a) Bau von Standstreifen auf allen Strecken b) Bau von Zusatzfahrstreifen in Steigungen von mehr als 4 % c) Erweiterung der Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen dort, wo es die Verkehrsbelastungen erfordern	a) Beginn 1971 b) Abschluß: nach 1990	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder, Straßenbaubehörden
48.4	Programm zur Modernisierung von BAB-Anschlußstellen	Anlage von Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an Autobahnknoten nach Richtlinien des BMV	a) seit 1971 b) Abschluß: 1985	BMV, Länder	BMV, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

***) Experimental Safety Vehicle – Experimentier-Sicherheitsfahrzeug

****) Safety, Energy, Environment, Economy – Sicherheit, Energie, Umwelt, Wirtschaftlichkeit

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
48.5	Verbesserung der Verkehrssicherheit der Bundesfernstraßen	a) Ausstattung der Mittelstreifen der Neubaustrekken von 2-bahnigen Bundesfernstrassen mit doppelten Distanzschutzplanken nach Richtlinien des BMV b) Umrüstung vorhandener Strecken von doppelten Schutzplanken auf doppelte Distanzschutzplanken im Rahmen grösserer Instandsetzungsarbeiten nach den Richtlinien des BMV c) Anbringung von Blendschutzeinrichtungen an besonders blendungsgefährdeten Autobahnabschnitten nach den Richtlinien des BMV	a) seit 1968 b) wirksam mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
48.6	Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere	Errichtung und Unterhaltung von Schutzzäunen an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere nach den Richtlinien des BMV	b) 1. August 1975	BMV	BMV, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maß- nahme im Pro- gramm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungs- stadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
48.7	Verbesserung der Sicherheit an Bahn- übergängen	Programm zur be- schleunigten Be- seitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstras- sen für den Zeit- raum bis 1985	a) Programmauf- stellung 1979 b) 1980	BMV, Deutsche Bundesbahn	BMV, Deutsche Bundesbahn
49.1	Mehr Sicherheit durch Trennung der Ver- kehrsarten	Ausbau von Rad- fahrwegen ent- lang den Straßen des öffentlichen Verkehrs nach Maßgabe der Vor- schriften	b) sofort nach Fertigstellung	BMV, Länder, Gemeinden	BMV, Länder, Gemeinden
49.2	Radwegeprogramm	Ausarbeitung eines Radwege- programms in Zu- sammenarbeit mit den Ländern für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen	b) sofort nach Fertigstellung	BMV, Länder, Gemeinden	BMV, Länder, Gemeinden
50.1	Ermittlung örtlicher Unfallstellen	a) Örtliche Un- fallerhe- bungen mit Unfalltypen- steckkarten	b) allgemein ein- geführt in fast allen Ländern	Länder	Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
		b) Aufbau einer Straßendatenbank	a) seit 1965 b) Die Straßendatenbanken der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland und Rheinland-Pfalz verfügen teilweise über verarbeitbare unfallrelevante Streckendaten. Über die Einrichtung von Straßendatenbanken in weiteren Ländern mit einem Minimalprogramm wird verhandelt.	BMV, Länder, BASt	BMV (BASt), Länder
50.2	Beseitigung örtlicher Unfallstellen	Verkehrsrechtliche, verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen	b) wirksam mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV, Länder	BMV, Länder
51.1	Kennzeichnung und Sicherung von Straßenbaustellen	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen	b) 1980	BMV, Länder	Länder
51.2	Koordinierte Baubetriebsplanung an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen	Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen nach Richtlinien des BMV	b) wirksam seit Einführung am 16. Dezember 1977	BMV, Länder	BMV, Länder
52.1	Erprobung der Wirksamkeit von Nebelwarnanlagen	Versuchsanlage in Baden-Württemberg (Pleidelsheim)	b) Nach Abbau der Anlage wird die Wiederinstallation z. Z. vorgenommen	BMV, BASt, Land Baden-Württemberg	Land Baden-Württemberg sowie BASt

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maß-nahme im Pro-gramm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungs-stadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
52.2	Nebelwarnanlage	Aufbau einer Nebelwarnanlage an der BAB A 45 im Bereich Lüdenscheid/Drolshagen in Vorbereitung	a) Planungsarbeiten seit 1979	BMV, BASt, Land Nordrhein-Westfalen	Land Nordrhein-Westfalen
53.1	Verkehrsbeeinflussung mit Wechselverkehrszeichen und Wechselwegweisern	a) Versuchsstrecke auf der Bundesautobahn A 3 Köln-Frankfurt, einzurichten in 3 Stufen im Rahmen einer Forschungsaufgabe	b) Forschungsaufgabe abgeschlossen Ende 1976, Forschungsbericht ist veröffentlicht	BMV, Arge Verkehr der RWTH Aachen, Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	Arge Verkehr der RWTH Aachen, Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz
		b) Versuchsfeld Frankfurt-Wiesbaden-Darmstadt zur Lenkung von Verkehrsströmen über unterschiedliche BAB-Strecken	b) ab Sommer 1976 volle Wirksamkeit mit autom. Betrieb, Forschungsbericht ist veröffentlicht.	BMV, BASt, Land Hessen, Wissenschaftliche Arge	BASt, Land Hessen, Wissenschaftliche Arge
		c) Stau-Warnanlage Aichelberg im Zuge der BAB A 8 Stuttgart-München auf einem 8 km langen Abschnitt	b) vollautomat. Ostern 1976	BMV, BASt, Land Baden-Württemberg	BMV, BASt, Land Baden-Württemberg
		d) Stau-Warnanlage Irschenberg im Zuge der BAB A 8 München-Salzburg	b) seit Sommer 1979 in Betrieb	BMV, Land Bayern	BMV, Land Bayern

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maß-nahme im Pro-gramm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungs-stadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
		e) Ableitung von Fahrzeugkollektiven am Autobahndreieck Dernbach (A 3)	a) 1976/1977 Vorbereitung für die Installation und erste Beeinflussungsmaßnahmen b) 1978 volle Wirksamkeit	BMV, BASt, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen	BMV, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen
		f) Ableitung von Fahrzeugkollektiven aus westl. und südl. Richtung in Richtung Nord am Autobahnkreuz Koblenz (A 48/A 61)	a) 1978/79 Vorbereitung für Planung und Installation b) seit Sommer 1979 in Betrieb (manuelle Steuerung). Automatische Schaltung in Vorbereitung	BMV, BASt, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen	BMV, BASt, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen
		g) Maßnahmen zur Ableitung von Fahrzeugkollektiven am AK Kamen und AK Wuppertal-Nord im Aufbau	a) Planungs- und Entwurfsarbeiten abgeschlossen b) ab Herbst 1979 manuelle Schaltung der Wechselwegweiser vorgesehen	BMV, BASt, Land Nordrhein-Westfalen	BMV, Land Nordrhein-Westfalen
54.1	Einheitliche Konzeption für den Verkehrsrundfunk	Koordinierung	b) Zeitplan nicht absehbar, da die alleinige Zuständigkeit der Landesrundfunkanstalten zu beachten ist. Autofahrerwellen Bayern 3 seit 1971, Hessen 3 seit 1972, Südwestfunk seit 1. Januar 1975	BMV, Länder, ARD	Landesrundfunkanstalten, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
54.2	Einführung eines Verkehrsrundfunk-Kennungssystems zur Erleichterung des Auffindens der Verkehrsfunksender	Abstrahlung der – Senderkennung durch alle Sender, – Kennfrequenzen für die Bereichskennung, – Kennfrequenzen für die Durchsagekennung	b) 1. Juni 1974		Landesrundfunkanstalten, Länder
55.1	Verkehrsplanungen der Gemeinden, insbesondere für – den gefahrlosen Zugang zu Grundschulen – die Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr – das Freihalten der Sicht an Kreuzungen – die Schaffung von Sonderverkehrswegen für einzelne Verkehrsmittel	Richtlinien, vor einer Fortentwicklung dieser von den zuständigen Länder-Bauministern eingeführten Richtlinien sollen die Erfahrungen abgewartet werden.	b) Richtlinien eingeführt 1968 bzw. 1969, Fortentwicklungen nach dem Stand der Erfahrungen	ARGEBAU (Arbeitsgemeinschaft der Bauminister) Fachkommission „Städtebau"	Gemeinden
			Rettungswesen		
57	Neuordnung des Rettungswesens	Weiterführung der Koordinierung und Modellversuche	b) seit 1970	BMV, BMJFG, BMI, BMVg, Länder, DVR	BMV, BMJFG, BMI, BMVg, Länder, DVR
58.1	Einheitliche Landesgesetze	Landesgesetzgebung	b) Rettungsdienstgesetze sind in fast allen Ländern bereits in Kraft	Länder	Länder
58.2	Modell überregionaler Rettungsdienst	Modellversuch	b) seit 1974	BMV, DVR, Land Bayern	DVR, Bayerisches Rotes Kreuz, Land Bayern

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
59.	Einsatz von Hubschraubern	Einrichtung neuer Stützpunkte	b) teilweise seit 1970; Stand 01. Dezember 1979: 24 Stützpunkte, davon BMI = 16, Deutsche Rettungsflugwacht = 3, weitere Stützpunkte sind vorgesehen	BMI, BMVg, Länder	BMI, BMVg, Länder, Sanitätsorganisationen, ADAC, Deutsche Rettungsflugwacht
61.1	**Bundeseinheitlicher Notruf 110 (neue Technik, münzfrei)**	Einrichtung	b) 1974/75	BMP, Länder	BMP, Länder
61.2	Notrufsäulen an Bundesfernstraßen	a) Vollständige Ausstattung der vorhandenen Bundesautobahnen mit Notrufsäulen und Ausstattung aller Neubaustrecken	b) fortlaufend	BMV, Länder	BMV, Länder
		b) Ausstattung von Bundesstraßen mit Notrufsäulen	b) in einzelnen Ländern seit 1973	Länder	Länder; nachrichtlich: vor allem von der Rettungsdienststiftung Björn Steiger e. V. durchgeführt
			Forschung		
62.	Koordinierung und Intensivierung der Unfallforschung	Forschungsplanung, Erstellung von Forschungsprogrammen, Vergabe von Forschungsprojekten, Überwachung der Durchführung, Auswertung der Ergebnisse der Forschung, Zusammenarbeit mit ausländischen Institutionen für Verkehrssicherheitsforschung	b) ab 1975 fortlaufend	BASt, BMV	BASt

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
63.	Forschungsschwerpunkte	Forschung besonders auf den Gebieten – Unfallstatistik – Passive Fahrzeugsicherheit (Biomechanik) – Wissenschaftliche Grundlagen der Verkehrserziehung und -aufklärung, Weiterbildung der Kraftfahrer (Nachschulung) – Leistungsgrenzen-Informationsaufnahme – Rettungswesen – Verkehrssicherheit innerorts und außerorts – Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Erhöhung der Wirksamkeit der polizeilichen Überwachung – Alkoholauffällige Kraftfahrer	b) 1975/1976 1977	BASt, BMV	BASt
64.	Weitere Forschungsvorhaben	a) EG-Forschungsprojekt Elektronische Hilfen für den Verkehr auf grossen Fernverkehrsstraßen (COST Aktion 30)	a) Technische Grundkonzeption abgeschlossen; b) 1977 bis 1980 Entwicklung von Prototypen	EG, BMV, BMFT	BMV, BASt, BMFT
		b) Entwicklung und Erprobung eines autarken Abstandswarngerätes für Kraftfahrzeuge	a) Technische Grundkonzeption 1973 abgeschlossen; Entwicklung von Prototypen 1974 bis 1977;	BMFT, BMV	BMFT

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			b) Felderprobung unter realen Verkehrsbedingungen 1977 bis 1980		
		c) Entwicklung und Erprobung eines Funk-Notmeldesystems	a) Konzeptionsphase 1976 b) Felderprobung ab 1978	BMFT, BMV, BMP, Land Hessen	BMFT
		d) Entwicklung und Erprobung des Rettungswagens der 80er Jahre	a) Definitionsstudie 1975 Prototypenphase 1976 b) Konstruktion und Erprobung 1977 bis 1981	BMFT, BMV	BMFT
		e) Entwicklung und Erprobung eines automatischen Blockierverhinderers für Personenkraftwagen	a) Konzeption des Systems 1975 bis 1977 b) Bau und Erprobung von Prototypen ab 1978	BMFT	BMFT
		f) Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen Reifeneigenschaften und Fahrsicherheit	a) Grundsatzuntersuchungen 1977 bis 1979	BMFT	BMFT
		g) Verbesserung der Fahrzeugkompatibilität von Personenkraftwagen unterschiedlicher Massen	a) Technische Grundkonzeption 1977 bis 1979	BMFT	BMFT
		h) Felderprobung eines Leit- und Zielführungssystems	a) Aufbau des Versuchsfeldes 1977 bis 1978, Felderprobung des Systems 1979 bis 1980		

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
65.	Straßenbauforschung (Straßenbau und Straßenverkehrstechnik)	Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen: – zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen – zur Verminderung der Unfallursachen, soweit sie durch die Ausbauart der Straße bedingt sind.	Einzeluntersuchungen im Rahmen eines mittelfristigen Forschungsprogramms, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten beginnen und enden	BMV in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen und der BASt	Verschiedene Universitäts- und Hochschulinstitute, Ingenieur-Büros, Forschungslabors und die BASt

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973 Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Ergänzung des Maßnahmen-Zeit-Katalogs

Nr. der Maßnahme im Bericht*) III. Abschnitt	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle**)	Durchführende Stelle**)
(1977)	Sicherer Schulweg	Aufklärungsaktion	a) 1978 b) 1978	BMV, BASt	BMV, BASt mit Unterstützung DVR und seiner Mitgliederorganisationen
(1979)	Erwachsenenaufklärung Kind und Verkehr	Programme und Medien zur Erwachsenenbildung und Aufklärungsprogramme mit dem Schwerpunkt der Verkehrsbeteiligung 3- bis 8jähriger Kinder (Neuer übergreifender Ansatz des DVR)	a) 1978	BMV, DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR, Länder, Mitgliederorganisationen
	Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS)	Einzelkurse, Lehrhilfe und Informationsmittel		BMV, DVR, BASt	DVR, DVW, ADAC, Fahrlehrer
(1979)	Neue Dachkampagne Konkrete Informationen und Handlungshilfen f. d. Verkehrsteilnehmer unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit für Kinder	Aufklärungsaktionen mit: Plakaten, Anzeigen, Faltblättern, Lernspielen, Preisausschreiben, Presse, Funk, Fernsehen. Headline „Mehr Partnerschaft – Mehr Sicherheit"	a) 1978 b) 1979	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Massenmedien
(1977)	Kinder-Verkehrs-Club	Verkehrserziehungsprogramm für 3- bis 6jährige Kinder	a) 1975/1976 b) ab Herbst 1976	DVW	DVW mit Unterstützung des BMV und von Städten
	Neuregelung der Eintragung und Tilgung von Verkehrsverstößen im Verkehrszentralregister	Gesetz (VZRG)	a) 1979/1980	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, KBA

*) Unfallverhütungsbericht 1977 Bundestagsdrucksache 8/1403 bzw. Unfallverhütungsbericht 1979
**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Bericht*) III. Abschnitt	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle**)	Durchführende Stelle**)
	Vereinheitlichung der Anwendung und des Inhalts der „medizinisch-psychologischen Untersuchung" (MPU)	Richtlinien (Neufassung der Anerkennungs- und Eignungsrichtlinien von 1969)	a) 1980	Arbeitskreis aus Vertretern der Bundesländer, der Berufsgenossenschaften, der Untersuchungsinstitute sowie der verkehrsmedizinischen und psychologischen Wissenschaft und der BASt unter Vorsitz des BMV	Amtlich anerkannte Institute der TÜV, Hochschulen u.a.
	Verkehrszeichen Wohnbereich mit entsprechenden Verhaltensvorschriften	StVG-Änderung Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	a) 1979/80 b) 1980	BMV	Länder
	Besondere Rücksichtspflicht gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen	Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	a) 1980/81 b) 1981	BMV	Länder
	Feriennetzmodell	Einflußnahme auf das Reiseverhalten der kraftfahrenden Urlauber	a) jeweils vom Herbst des vorausgehenden Jahres bis Frühjahr des Jahres, in dem das Feriennetzmodell herausgegeben wird. b) Beginn der Hauptreisezeit (i.a. Mitte Juni)	BMV, wissenschaftliche Arge, BASt, Studienkreis f. Tourismus, Automobilclubs	BMV, BASt, wissenschaftliche Arge

*) Unfallverhütungsbericht 1977 Bundestagsdrucksache 8/1403 bzw. Unfallverhütungsbericht 1979
**) Hauptsächlich Beteiligte

Anlage 1

Bestand an motorisierten Fahrzeugen im Bundesgebiet 1977 bis 1979

Fahrzeugart	Bestand (jeweils 1. Juli)			Veränderungen gegen Vorjahr in %		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
	1	2	3	1	2	3
	Anzahl					
Krafträder						
Motorräder und -roller	342 917	402 971	479 100	+17,5	+17,5	+18,9
Motorisierte Zweiräder						
mit amtlichem Kennzeichen	211 557	192 880	175 574	− 0,2	− 8,8	− 9,0
mit Versicherungskennzeichen	1 910 836 r	2 029 051	2 014 129	+ 3,4 r	+ 6,2	− 0,7
zusammen	2 465 310 r	2 624 902	2 668 803	+ 4,8 r	+ 6,5	+ 1,7
Personen- und Kombinationskraftwagen	20 020 197	21 212 046	22 535 469	+ 5,8	+ 6,0	+ 6,2
Kraftomnibusse	63 640	65 988	68 360	+ 2,5	+ 3,7	+ 3,6
Lastkraftwagen	1 145 912	1 175 485	1 236 120	+ 2,1	+ 2,6	+ 5,2
Zugmaschinen	1 598 107	1 605 037	1 624 713	+ 1,0	+ 0,4	+ 1,2
davon: gewöhnliche	1 549 065	1 552 972	1 567 960	+ 0,9	+ 0,3	+ 1,0
Sattelzugmaschinen	49 042	52 065	56 753	+ 4,1	+ 6,2	+ 9,0
Übrige Krankenkraftwagen	147 303	159 869	176 557	+ 6,9	+ 8,5	+10,4
darunter: Krankenkraftwagen	11 002	11 260	11 790	+ 2,5	+ 2,3	+ 4,7
Rettungswagen[1])	1 051	1 254	1 504	+39,0	+19,3	+19,9
zulassungsfreie Kraftfahrzeuge	9 136	10 061	11 240	+10,4	+10,1	+11,7
Motorisierte Fahrzeuge insgesamt	25 440 469	26 843 327	28 310 022	+ 5,2 r	+ 5,5	+ 5,5
davon: zulassungspflichtige	23 308 940	24 611 335	26 109 079	+ 5,4	+ 5,6	+ 6,1
zulassungsfreie	2 131 529 r	2 231 992	2 200 943	+ 3,0 r	+ 4,7	− 1,4

[1]) soweit nach Mitte 1972 zugelassen

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 2

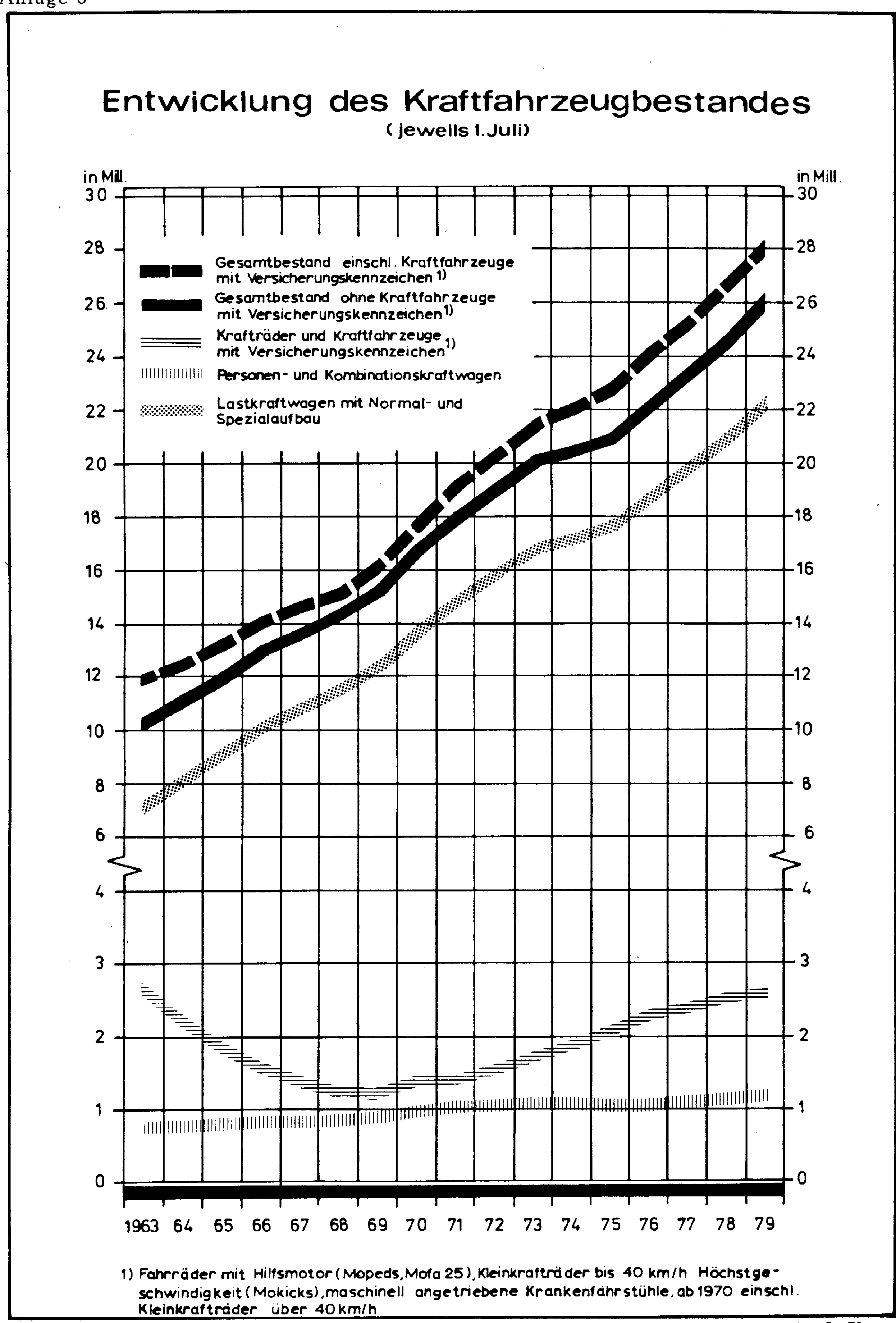
Bestand an motorisierten Zweirädern nach Fahrzeugarten 1960 bis 1979*)

Jahr (jeweils 1. Juli)	Zulassungsfreie Fahrzeuge[1])						Zulassungspflichtige Fahrzeuge			insgesamt[4])
	mit Versicherungskennzeichen[2])					mit amtlichem Kennzeichen[3])				
	Mofa 25	Andere Mopeds	Mokicks	Krankenfahrstühle	zusammen		Motorroller	Motorräder	zusammen	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1960	·	·	·	·	2 213 133	·	509 114	1 383 365	1 892 479	4 105 612
1961	·	·	·	·	2 114 398	·	518 036	1 205 304	1 723 340	3 837 738
1962	·	·	·	·	1 642 050	·	497 173	997 067	1 494 240	3 136 290
1963	·	·	·	·	1 528 943	·	439 073	758 883	1 197 956	2 726 899
1964	·	·	·	·	1 365 632	·	369 004	556 507	925 511	2 291 143
1965	·	·	·	·	1 207 354	·	301 686	414 935	716 621	1 923 975
1966	27 665	1 070 545		246	1 098 456	·	239 402	312 165	551 567	1 650 023
1967	59 845	994 245		317	1 054 407	·	173 998	220 329	394 327	1 448 734
1968	93 848	837 106	68 850	699	1 000 503	·	134 935	176 669	311 604	1 312 107
1969	162 342	769 961	81 506	1 213	1 015 022	·	109 069	154 417	263 486	1 278 508
1970	260 487	711 323	80 733	1 660	1 054 203	150 000[5])	87 557	141 047	228 604	1 432 807
1971	395 717	627 340	77 494	1 974	1 102 525	160 000[5])	68 339	133 113	201 452	1 463 977
1972	569 158	593 222	81 611	2 269	1 246 260	170 000[5])	55 175	143 046	198 221	1 614 481
1973	743 249	555 188	92 536	2 608	1 393 581	188 344	46 137	166 569	212 706	1 794 631
1974	902 679	531 907	102 626	2 762	1 539 974	202 297	40 367	189 997	230 364	1 972 635
1975	1 116 439	486 805	111 698	4 065	1 719 007	204 979	35 185	214 647	249 832	2 173 818
1976	1 271 543	449 716	124 573	2 716	1 848 548	211 977	32 134	259 724	291 858	2 352 383
1977[6])	1 352 600	404 400	151 000	2 800	1 910 836	211 557	30 222	312 695	342 917	2 465 310
1978	1 372 556	407 902	244 262	4 331	2 029 051	192 880	28 741	374 230	402 971	2 624 902
1979	1 369 929	355 268	284 122	4 810	2 014 129	175 574	28 466	450 634	479 100	2 668 803

*) Spalten 6 bis 9 einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge
1) Fahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm^3
2) Fahrräder mit Hilfsmotor (Spalten 1 und 2), Kleinkrafträder (Spalte 3) bis 40 km/h und Krankenfahrstühle mit einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h.
3) Kleinkrafträder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h
4) 1960 bis 1969 ohne zulassungsfreie Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen
5) geschätzt
6) Aufgliederung der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen geschätzt

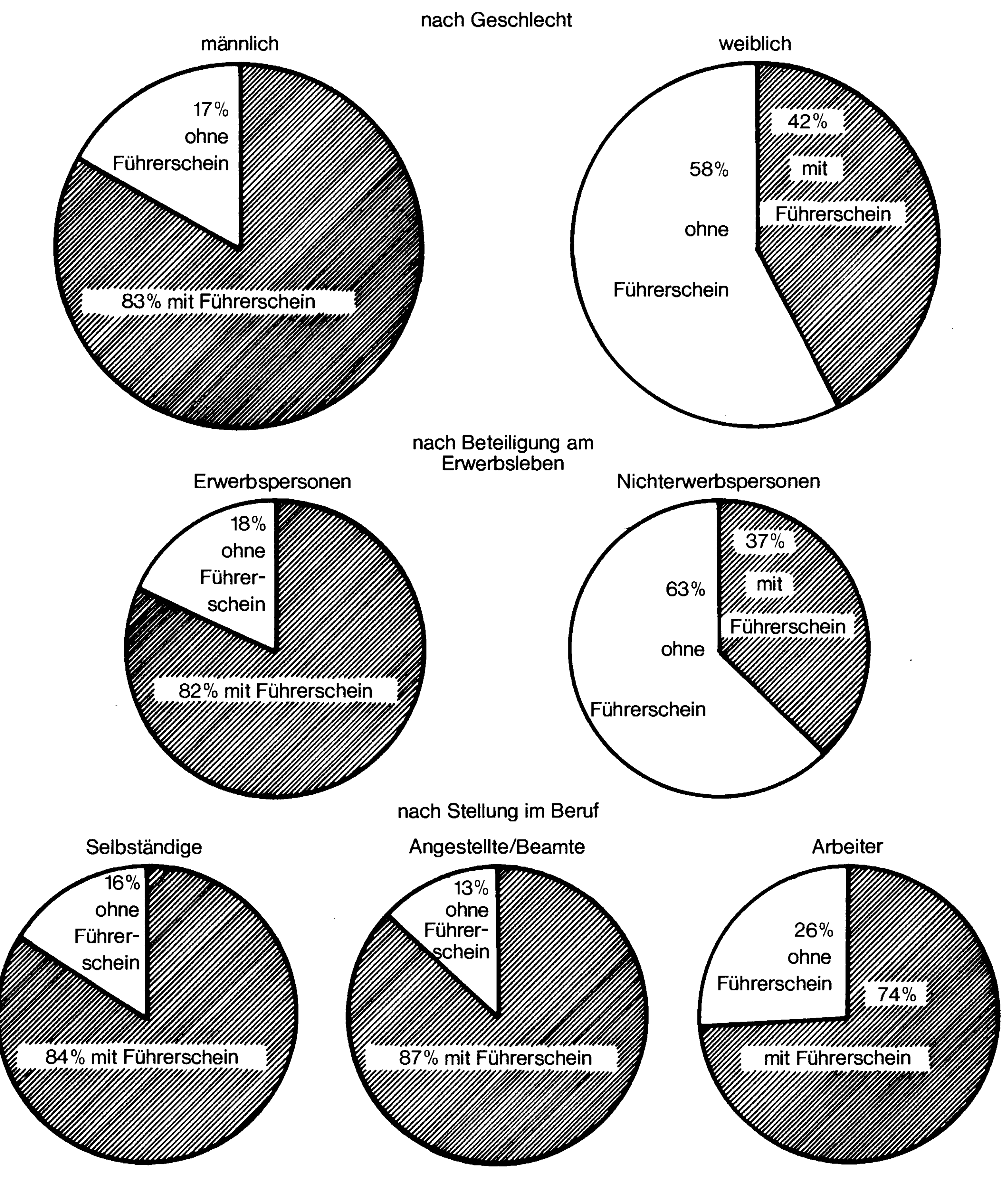
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 3


Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
(jeweils 1. Juli)
in Mill.
in Mill.
Gesamtbestand einschl. Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen 1)
Gesamtbestand ohne Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen 1)
Krafträder und Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen 1)
Personen- und Kombinationskraftwagen
Lastkraftwagen mit Normal- und Spezialaufbau
30 28 26 24 22 20 18 16 14 12 10 8 6 4 3 2 1 0
1963 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79
1) Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds, Mofa 25), Kleinkrafträder bis 40 km/h Höchstgeschwindigkeit (Mokicks), maschinell angetriebene Krankenfahrstühle, ab 1970 einschl. Kleinkrafträder über 40 km/h
KBA 8/79 brk

Anlage 4

Führerscheininhaber 1979
rd. 28 Mill. Führerscheininhaber (Klasse 2 u. 3)
= 61% der Wohnbevölkerung (18 Jahre und darüber)



Quelle: Infas Repräsentativerhebungen

Anlage 5

Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrererlaubnis

Art und Klasse	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
	1	2	3	4	5	6
	Anzahl					
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	266 152	294 303	326 186	24 782	33 050	40 907
Klasse 2	41 875	44 747	46 929	848	1 142	1 201
Klasse 3	1 670 309	1 705 102	1 790 014	863 910	890 788	932 738
Klasse 4	243 864	261 043	288 399	19 817	24 565	29 895
zusammen	2 222 200	2 305 195	2 451 528	909 357	949 545	1 004 741
darunter für eine:						
Ersterteilung	1 887 543	1 936 225	2 033 062	889 252	925 139	974 057
Erweiterung	297 552	330 212	374 862	17 183	21 615	27 647
erneute Erteilung	18 893	23 118	28 880	448	616	864
Ausländererteilung[1])	18 212	15 640	14 724	2 474	2 175	2 173
Zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	9 343	11 182	11 987	521	684	768
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	1 311	1 866	1 668	97	248	218
zusammen	10 654	13 048	13 655	618	932	986
darunter für eine:						
Ersterteilung	10 513	·	·	609	·	·
erneute Erteilung	3	·	·	—	·	·
Verlängerung	138	·	·	9	·	·
Fahrlehrererlaubnis						
Klasse 1	659	1 147	840	—	—	—
Klasse 2	85	145	79	—	—	—
Klasse 3	1 001	1 726	1 207	—	—	—
zusammen	1 745	3 018	2 126	114	214	147
darunter für eine:						
Ersterteilung	1 426	2 567	1 733	103	187	130
erneute Erteilung	44	49	101	2	2	6
Erweiterung	275	402	292	9	25	11

[1]) Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

nach Arten und Klassen

Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
insgesamt			darunter weibliche Personen		
1976	1977	1978	1976	1977	1978
7	8	9	10	11	12
+20,7	+10,6	+10,8	+57,8	+33,4	+23,8
+ 8,2	+ 6,9	+ 4,9	+34,8	+34,7	+ 5,2
+ 7,5	+ 2,1	+ 5,0	+11,0	+ 3,1	+ 4,7
+11,1	+ 7,0	+10,5	+31,7	+24,0	+21,7
+ 9,4	+ 3,7	+ 6,3	+12,3	+ 4,4	+ 5,8
+ 8,9	+ 2,6	+ 5,0	+12,1	+ 4,0	+ 5,3
+14,2	+11,0	+13,5	+31,3	+25,8	+27,9
+13,9	+22,4	+24,9	+14,0	+37,5	+40,3
−16,6	−14,1	− 5,9	− 9,9	−12,1	− 0,1
−11,9	+19,7	+ 7,2	+ 5,3	+31,3	+12,3
− 5,8	+42,3	−10,6	−33,1	+155,7	−12,1
−11,1	+22,5	+ 4,7	− 3,4	+50,8	+ 5,8
−10,9	.	.	− 3,6	.	.
.	.	.	.	.	.
−27,0	.	.	.	.	.
+70,7	+74,1	−26,8	.	.	.
−22,7	+70,6	−45,5	.	.	.
+75,3	+72,4	−30,1	.	.	.
+63,5	+73,0	−29,6	+58,3	+87,7	−31,3
+81,9	+80,0	−32,5	+68,9	+81,6	−30,5
.	.	+106,1	.	.	.
+ 8,3	+46,2	−27,4	.	.	.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

noch Anlage 5

noch Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrererlaubnis nach Arten und Klassen

Art und Klasse	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
	1	2	3	4	5	6
Prozentanteile nicht bestandener Prüfungen						
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	16,2	18,7	20,3	20,1	23,3	25,2
Klasse 2	32,2	35,7	35,1	29,7	34,0	31,6
Klasse 3	32,6	35,2	36,2	33,8	36,7	37,6
Klasse 4	27,7	33,2	33,2	31,4	34,9	34,9
zusammen	30,1	32,9	33,7	33,4	36,2	37,0
darunter für eine:						
Ersterteilung	31,9	34,9	35,8	33,6	36,5	37,4
Erweiterung	17,7	20,2	21,2	21,2	22,6	23,3
erneute Erteilung	28,1	35,1	34,2	35,0	42,2	39,2
Ausländererteilung[1])	45,7	51,0	51,7	29,6	36,2	35,3
Zusätzliche Fahrerlaubnis						
zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	30,0	36,2	38,0	36,1	41,4	43,4
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	25,9	40,9	50,2	13,4	45,2	55,5
zusammen	29,5	36,9	39,5	32,5	42,4	46,0
darunter für eine:						
Ersterteilung	29,4	·	·	32,3	·	·
erneute Erteilung	33,3	·	·	·	·	·
Verlängerung	40,6	·	·	44,4	·	·
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	50,2	62,1	54,9	·	·	·
Klasse 2	29,4	31,0	36,7	·	·	·
Klasse 3	60,7	63,2	62,4	·	·	·
zusammen	55,2	61,2	58,5	50,9	49,5	55,8
darunter für eine:						
Ersterteilung	59,7	65,8	62,0	50,5	49,7	53,8
erneute Erteilung	52,3	75,5	75,2	·	50,0	83,3
Erweiterung	32,7	30,3	31,5	66,7	48,0	63,6

[1]) Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 6

Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten

Fahrerlaubnis- bzw. Entscheidungsart	insgesamt			Veränderungen gegenüber Vorjahr in % insgesamt		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
	1	2	3	7	8	9
Allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse 1 bis 5						
Entziehungen insgesamt	149 747	158 542	162 634	+ 1,3	+ 5,9	+ 2,6
davon durch:						
Gerichte	140 341	148 401	153 090	+ 0,4	+ 5,7	+ 3,2
Verwaltungsbehörden	9 406	10 141	9 544	+17,3	+ 7,8	− 5,9
Isolierte Sperren	31 357	35 495	38 120	+ 5,6	+13,2	+ 7,4
Aberkennungen insgesamt	2 114	2 354	2 740	+ 1,1	+11,4	+16,4
davon durch:						
Gerichte	2 103	2 335	2 701	+ 1,2	+11,0	+15,7
Verwaltungsbehörden	11	19	39	.	.	.
Verzichte	1 020	1 296	1 547	+14,5	+27,1	+19,4
Versagungen	21 118	26 715	28 294	+27,6	+26,5	+ 5,9
Fahrverbote insgesamt	57 353	64 988	66 665	+ 3,7	+13,3	+ 2,6
davon durch:						
Gerichte nach § 44 StGB	23 080	26 441	28 321	+15,2	+14,6	+ 7,1
nach § 25 StVG	5 558	5 973	6 156	+ 8,0	+ 7,5	+ 3,1
Bußgeldbehörden	28 272	32 074	31 772	− 4,9	+13,4	− 0,9
Verwaltungsbehörden	443	500	416	+ 8,8	+12,9	−16,8
zusammen	262 709	289 390	300 000	+ 4,1	+10,2	+ 3,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 7

Entwicklung des Verkehrszentralregisters

Jahr	Eingetragene Personen (jeweils Ende des Jahres)	Mitteilungen				Tilgungen mit Löschung des Namens	Auskünfte auf Anfragen	Auskünfte von Amts wegen	Gebührenpflichtige Auskünfte an Privatpersonen
		insgesamt	über Entscheidungen der Gerichte	über Entscheidungen von Verwaltungsbehörden	davon über Bußgeldentscheidungen der Verwaltungsbehörden				
1958	810 000	842 547	803 854	38 693	—	—	1 187 560	13 849	—
1959	1 456 446	961 929	915 028	46 901	—	—	1 760 428	62 891	
1960	1 999 172	1 143 074	1 084 446	58 628	—	—	2 550 695	106 117	—
1961	2 269 335	1 292 018	1 220 756	71 262	—	479 098	3 329 888	142 045	—
1962	2 553 160	1 249 310	1 171 311	77 999	—	406 260	3 084 832	145 551	—
1963	2 500 728	1 118 447	1 032 301	86 146	—	663 108	2 920 285	124 788	—
1964	2 488 500	1 258 687	1 160 176	98 511	—	713 083	3 200 766	128 695	—
1965	2 454 576	1 255 240	1 143 244	111 996	—	773 637	3 350 491	129 444	—
1966	2 615 290	1 337 252	1 221 993	115 259	—	597 184	3 458 588	169 830	—
1967	2 751 013	1 487 870	1 356 979	130 891	—	722 680	3 455 948	173 220	—
1968	2 922 948	1 523 105	1 387 261	135 844	—	670 058	3 559 305	174 410	—
1969	3 143 573	1 495 991	699 431	796 560	722 885	633 012	2 967 769	157 446	999
1970	3 315 353	1 649 852	520 998	1 128 854	1 079 588	799 624	3 172 576	174 706	598
1971	3 689 648	1 731 669	536 744	1 194 925	1 150 252	700 092	3 610 146	206 230	923
1972	3 874 408	1 871 531	563 368	1 308 163	1 268 684	985 165	3 957 166	237 702	1 304
1973	4 004 316	1 850 340	525 400	1 324 940	1 253 261	995 804	4 024 211	210 511	2 068
1974	4 140 823	2 153 344	549 091	1 604 253	1 466 410	1 113 962	4 140 401	179 710	5 657
1975	4 482 715	2 096 364	554 035	1 542 329	1 396 731	927 649	4 361 976	178 692	9 198
1976	4 589 735	2 189 802	564 489	1 625 313	1 466 544	1 235 673	4 595 589	200 927	15 078
1977	4 658 074	2 436 396	603 059	1 833 337	1 663 299	1 568 306	4 873 884	209 883	20 201
1978	4 892 131	2 636 752	625 780	2 010 972	1 831 173	1 350 703	5 265 959	209 447	20 896

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 8

Bestand an Personen und ihre Eintragungen nach Personen- und Punktgruppen jeweils am Ende des Jahres[1])

Personen- und Punktgruppen	1977		1978[2])	
	Anzahl	%	Anzahl	%
	Personen			
Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte	194 093	*4,2*	183 097	*3,7*
Personen mit Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen	4 463 981	*95,8*	4 709 034	*96,3*
Personen insgesamt	4 658 074	*100*	4 892 131	*100*
davon mit: 0 Punkten[3])	1 281 219	*27,5*	1 331 500	*27,2*
1 bis 8 Punkten	3 054 994	*65,6*	3 224 131	*65,9*
9 bis 13 Punkten	227 087	*4,9*	239 000	*4,9*
14 bis 17 Punkten	58 750	*1,3*	61 500	*1,3*
18 und mehr Punkten	36 024	*0,7*	36 000	*0,7*
	Eintragungen			
Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte	224 093	*2,5*	215 408	*2,3*
Personen mit Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen	8 891 228	*97,5*	9 184 592	*97,7*
Personen insgesamt	9 115 321	*100*	9 400 000	*100*
davon mit: 0 Punkten[3])	3 497 217	*38,4*	3 634 464	*38,7*
1 bis 8 Punkten	4 245 815	*46,6*	4 336 738	*46,1*
9 bis 13 Punkten	819 131	*9,0*	862 103	*9,2*
14 bis 17 Punkten	292 908	*3,2*	306 619	*3,2*
18 und mehr Punkten	260 250	*2,8*	260 076	*2,8*

[1]) Nach Repräsentativerhebungen
[2]) 1978 überwiegend geschätzt
[3]) Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte sowie Personen ohne Fahrerlaubnis und Personen mit Fahrerlaubnis, die nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis keine weiteren Eintragungen zu verzeichnen hatten.

Anlage 9

Wohnbevölkerung des Bundesgebietes *)

Alter von ... bis unter ... Jahren	1969	1970	1971	1972	1973
			männlich und weiblich zusammen		
unter 6	5 977 589	5 737 327	5 509 058	5 235 744	4 901 624
6 bis 15	8 163 019	8 320 945	8 605 865	8 805 795	8 969 596
15 bis 18	2 373 116	2 392 339	2 452 750	2 527 557	2 613 426
18 bis 21	2 449 324	2 427 861	2 441 305	2 468 328	2 512 361
21 bis 25	2 915 243	2 900 733	3 211 428	3 350 938	3 436 885
25 bis 35	9 467 298	9 247 218	9 070 489	8 948 125	8 853 904
35 bis 45	7 764 554	7 854 362	8 070 711	8 269 393	8 472 697
45 bis 55	6 369 444	6 338 485	6 623 614	6 937 870	7 291 213
55 bis 65	7 521 879	7 440 730	7 096 324	6 720 295	6 328 674
65 und mehr	7 846 850	7 990 584	8 220 664	8 407 751	8 595 561
gesamt	60 848 316	60 650 584	61 302 208	61 671 796	61 975 941
			männlich		
unter 6	3 062 317	2 939 698	2 824 475	2 683 791	2 512 779
6 bis 15	4 183 218	4 266 916	4 416 414	4 517 366	4 601 008
15 bis 18	1 215 064	1 223 611	1 259 172	1 300 790	1 347 211
18 bis 21	1 252 654	1 241 687	1 245 063	1 256 556	1 278 811
21 bis 25	1 500 766	1 483 810	1 653 240	1 721 862	1 761 680
25 bis 35	4 959 815	4 814 359	4 743 605	4 682 285	4 638 650
35 bis 45	3 891 861	3 994 814	4 163 858	4 297 414	4 416 508
45 bis 55	2 678 266	2 678 427	2 828 968	3 003 512	3 213 471
55 bis 65	3 196 753	3 136 600	2 962 471	2 784 258	2 605 466
65 und mehr	3 025 089	3 086 797	3 167 345	3 220 059	3 270 680
insgesamt	28 965 803	28 866 719	29 264 611	29 467 893	29 646 264
			weiblich		
unter 6	2 915 272	2 797 629	2 684 583	2 551 953	2 388 845
6 bis 15	3 979 801	4 054 029	4 189 451	4 288 429	4 368 588
15 bis 18	1 158 052	1 168 728	1 193 578	1 226 767	1 266 215
18 bis 21	1 196 670	1 186 174	1 196 242	1 211 772	1 233 550
21 bis 25	1 414 477	1 416 923	1 558 188	1 629 076	1 675 205
25 bis 35	4 507 483	4 432 859	4 326 884	4 265 840	4 215 254
35 bis 45	3 872 693	3 859 548	3 906 853	3 971 979	4 056 189
45 bis 55	3 691 178	3 660 058	3 794 646	3 934 358	4 077 742
55 bis 65	4 325 126	4 304 130	4 133 853	3 936 037	3 723 208
65 und mehr	4 821 761	4 903 787	5 053 319	5 187 692	5 324 881
insgesamt	31 882 513	31 783 865	32 037 597	32 203 903	32 329 677

*) Durchschnitt errechnet aus dem Bevölkerungsstand am Jahresanfang und -ende

1974	1975	1976	1977	1978
		männlich und weiblich zusammen		
4 558 359	4 232 149	3 959 130	3 751 970	
9 064 989	9 054 222	8 912 278	8 696 930	
2 702 647	2 780 929	2 865 290	2 949 305	
2 550 248	2 585 403	2 635 552	2 716 817	
3 445 672	3 393 253	3 371 314	3 394 805	
8 686 893	8 411 400	8 149 625	8 046 536	
8 688 463	8 900 304	9 092 267	9 225 290	
7 542 774	7 593 700	7 528 875	7 454 858	
6 037 330	5 940 900	5 949 750	5 944 000	
8 776 748	8 937 110	9 066 957	9 219 939	
62 054 123	61 829 370	61 531 038	61 400 450	61 321 700
		männlich		
2 335 819	2 167 171	2 025 433	1 918 318	
4 647 924	4 640 201	4 565 275	4 453 362	
1 392 146	1 429 319	1 469 646	1 511 206	
1 298 964	1 320 046	1 350 083	1 394 411	
1 754 272	1 711 495	1 697 978	1 717 630	
4 542 487	4 369 128	4 207 481	4 135 406	
4 525 486	4 622 487	4 709 817	4 771 473	
3 385 814	3 472 581	3 508 567	3 535 920	
2 471 239	2 418 853	2 412 690	2 405 030	
3 314 567	3 348 084	3 368 735	3 400 505	
29 668 718	29 499 365	29 315 705	29 243 261	29 214 300
		weiblich		
2 222 540	2 064 978	1 933 697	1 833 652	
4 417 065	4 414 021	4 347 003	4 243 568	
1 310 501	1 351 610	1 395 644	1 438 099	
1 251 284	1 265 357	1 285 469	1 322 406	
1 691 400	1 681 758	1 673 336	1 677 175	
4 144 406	4 042 272	3 942 144	3 911 130	
4 162 977	4 277 817	4 382 450	4 453 817	
4 156 960	4 121 119	4 020 308	3 918 938	
3 566 091	3 522 047	3 537 060	3 538 970	
5 462 181	5 589 026	5 698 222	5 819 434	
32 385 405	32 330 005	32 215 333	32 157 189	32 107 400

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 10

Kraftfahrzeugverkehr – Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten[1] –

	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
	Durchschnittliche Fahrleistungen – in 1 000 km – einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge –									
Mopeds	2,5	1,7	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Krafträder	3,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Personenkraftwagen und Kombi	15,5	14,4	14,2	13,8	13,5	13,1	13,7	13,5	13,3	13,2
Kraftomnibusse und Obusse	44,9	46,1	47,2	47,6	47,0	45,9	45,7	45,5	45,6	45,3
Lastkraftwagen[2]	23,9	23,9	22,7	22,3	23,5	21,2	20,8	21,2	21,0	20,8
Sonderkraftfahrzeuge	14,1	15,8	15,9	16,0	15,9	15,0	15,0	14,8	14,5	14,2
Gewöhnliche Zugmaschinen[3]	10,5	9,1	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	8,9	8,8	8,7
Sattelzugmaschinen	63,0	63,9	64,1	62,7	61,5	62,9	63,0	62,9	63,1	62,8
	– ohne der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge –									
Mopeds	3,6	2,6	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4
Krafträder	5,2	4,0	4,0	4,0	3,9	3,9	3,9	3,7	3,4	3,2
Personenkraftwagen und Kombi	16,5	15,7	15,6	15,4	15,0	14,6	15,2	15,0	14,7	14,7
Kraftomnibusse und Obusse	47,4	48,2	49,5	50,0	49,3	49,5	49,4	49,2	49,4	49,8
Lastkraftwagen[2]	26,4	26,5	25,4	25,1	26,7	24,0	23,7	23,8	23,6	23,4
Sonderkraftfahrzeuge	14,8	16,5	16,5	16,7	16,9	16,2	16,3	16,2	16,1	15,9
Gewöhnliche Zugmaschinen[3]	10,8	9,4	9,4	9,4	9,5	9,5	9,5	9,3	9,3	9,2
Sattelzugmaschinen	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8
	Gesamtfahrleistungen – in Mrd. km									
Kraftfahrzeuge insgesamt	174,1	233,9	247,8	255,6	266,4	261,7	279,4	290,4	301,6	316,6
Mopeds	3,0	1,8	1,7	1,8	2,1	2,3	2,6	2,9	3,0	3,2
Krafträder	2,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	1,0
Personenkraftwagen und Kombi	143,4	201,1	214,6	221,6	229,8	227,2	245,1	255,0	265,5	279,3
Kraftomnibusse und Obusse	1,8	2,2	2,3	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0
Lastkraftwagen[2]	20,2	23,5	23,4	23,5	25,5	22,8	22,1	22,5	22,6	22,9
Sonderkraftfahrzeuge	1,2	2,0	2,3	2,5	2,6	2,6	2,7	2,8	2,9	3,1
Gewöhnliche Zugmaschinen[3]	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8
Sattelzugmaschinen	1,5	2,2	2,5	2,7	2,8	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3

[1]) Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West).
[2]) Nur Lastkraftwagen mit Otto- und Dieselmotor (1960: 95 %, 1970: 99,5 % des Gesamtbestandes).
[3]) Ohne Zugmaschinen im Bereich der Landwirtschaft.

noch Anlage 10

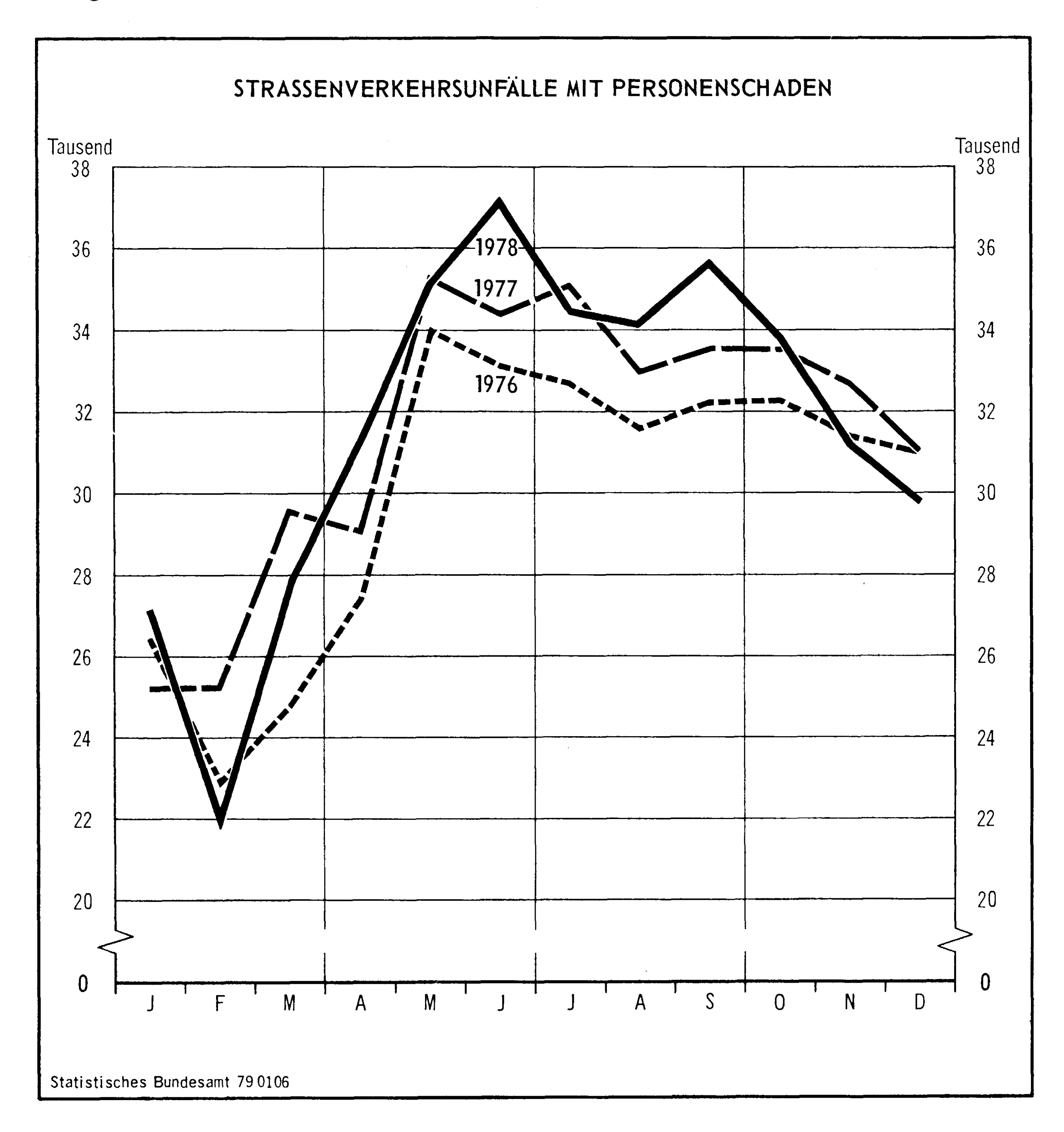
Kraftfahrzeugverkehr – Fahrleistungen nach Straßenkategorien[1]) –

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
	Gesamtfahrleistungen – in Mrd. km –								
Bundesautobahnen	35,0	38,3	41,4	45,1	44,3	54,0	64,3	72,5	82,8
Bundesstraßen	70,0	72,7	73,1	73,5	71,8	72,7	72,8	75,6	77,6
Landesstraßen	48,3	50,5	51,4	52,5	51,0	53,1	53,2	53,2	53,3
Kreisstraßen	22,9	23,8	24,1	24,3	23,8	27,2	27,2	27,2	27,3
Gemeindestraßen	57,7	62,5	65,6	71,0	70,8	72,4	72,9	73,1	75,6
Straßen insgesamt	233,9	247,8	255,6	266,4	261,7	279,4	290,4	301,6	316,6
Innerorts	81,7	87,3	86,8	89,7	88,1	94,1	94,6	97,1	100,5
Außerorts	152,2	160,5	168,8	176,7	173,6	185,3	195,8	204,5	216,1
	Anstelle der Straßenkategorien – in %								
Bundesautobahnen	15,0	15,5	16,2	16,9	16,9	19,3	22,1	24,1	26,2
Bundesstraßen	29,9	29,3	28,6	27,6	27,4	26,0	25,1	25,1	24,5
Landesstraßen	20,6	20,4	20,1	19,7	19,5	19,0	18,3	17,6	16,8
Kreisstraßen	9,8	9,6	9,4	9,1	9,1	9,8	9,4	9,0	8,6
Gemeindestraßen	24,7	25,2	25,7	26,7	27,1	25,9	25,1	24,2	23,9
Straßen insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Innerorts	34,9	35,2	34,0	33,7	33,7	33,7	32,6	32,2	31,7
Außerorts	65,1	64,8	66,0	66,3	66,3	66,3	67,4	67,8	68,3

[1]) Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West).

Quelle: Verkehr in Zahlen
Herausgeber: BMV
Verantwortlich: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin (West)

Anlage 11


STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN
Tausend
38
36
34
32
30
28
26
24
22
20
0
1978
1977
1976
J
F
M
A
M
J
J
A
S
O
N
D
Statistisches Bundesamt 79 0106

Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte
Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Anlage 12

Jahr	Straßenverkehrsunfälle			Verunglückte				Motorisierte Fahrzeuge[1])
	insgesamt	dabei mit		insgesamt	Getötete	Schwer-	Leicht-	
		Personenschaden	nur Sachschaden			verletzte		
	Anzahl							1 000
1953	473 000	251 618	221 000	326 606	11 449	128 800	186 357	4 343
1954	524 000	267 925	256 000	347 032	12 071	133 141	201 820	5 288
1955	603 000	296 071	307 000	383 951	12 791	143 718	227 442	6 301
1956	664 000	307 012	357 000	396 572	13 427	150 582	232 563	7 377
1957	679 000	299 866	379 000	389 145	13 004	148 909	227 232	8 043
1958	752 000	296 697	455 000	384 693	12 169	143 039	229 485	8 688
1959	844 000	327 595	516 000	433 649	13 822	146 951	272 876	9 518
1960	990 000	349 315	641 000	469 366	14 406	147 326	307 634	10 217
1961	1 030 000	339 547	690 000	462 470	14 543	137 615	310 312	10 940
1962	1 079 000	321 257	758 000	442 933	14 445	130 573	297 915	11 506
1963	1 115 000	314 642	800 000	438 811	14 513	129 925	294 373	12 215
1964	1 089 000	328 668	760 000	462 666	16 494	140 360	305 812	12 824
1965	1 099 000	316 361	783 000	449 243	15 753	132 725	300 765	13 575
1966	1 167 000	332 622	834 000	473 700	16 868	141 344	315 488	14 445
1967	1 144 000	335 552	808 000	479 132	17 084	147 270	314 778	15 000
1968	1 181 000	339 704	841 000	485 354	16 636	147 432	321 286	15 500
1969	1 214 000	338 921	875 000	489 033	16 646	150 101	322 286	16 500
1970	1 393 000	377 610	1 015 000	550 988	19 193	164 437	367 358	18 000
1971	1 339 000	369 177	969 000	536 812	18 753	160 612	357 447	19 300
1972	1 381 000	378 775	1 002 000	547 338	18 811	165 784	362 743	20 500
1973	1 324 000	353 725	970 000	504 548	16 302	150 014	338 232	21 700
1974	1 229 000	331 000	898 000	461 756	14 614	139 918	307 224	22 173
1975	1 265 000	337 732	927 000	472 667	14 870	138 038	319 759	22 943
1976	1 417 000	359 694	1 058 000	495 401	14 820	145 738	334 853	24 177
1977	1 523 000	379 046	1 144 000	523 120	14 978	153 735	354 407	25 440
1978	1 618 000	380 352	1 238 000	523 306	14 662	153 340	355 334	26 843
	Zu- (+) bzw. Abnahme (−) gegenüber dem Vorjahr in %							
1954	*+ 10,8*	*+ 6,5*	*+ 15,8*	*+ 6,3*	*+ 5,4*	*+ 3,4*	*+ 8,3*	*+ 21,8*
1955	*+ 15,1*	*+ 10,5*	*+ 19,9*	*+ 10,6*	*+ 6,0*	*+ 7,9*	*+ 12,7*	*+ 19,2*
1956	*+ 10,1*	*+ 3,7*	*+ 16,3*	*+ 3,3*	*+ 5,0*	*+ 4,8*	*+ 2,3*	*+ 15,5*
1957	*+ 2,3*	*− 2,3*	*+ 6,2*	*− 1,9*	*− 3,2*	*− 1,1*	*− 2,3*	*+ 10,5*
1958	*+ 10,8*	*− 1,1*	*+ 20,1*	*− 1,1*	*− 6,4*	*− 3,9*	*+ 1,0*	*+ 8,0*
1959	*+ 12,2*	*+ 10,4*	*+ 13,4*	*+ 12,7*	*+ 13,6*	*+ 2,7*	*+ 18,9*	*+ 7,3*
1960	*+ 17,3*	*+ 6,6*	*+ 24,2*	*+ 8,2*	*+ 4,2*	*+ 0,3*	*+ 12,7*	*+ 9,6*
1961	*+ 4,0*	*− 2,8*	*+ 7,6*	*− 1,5*	*+ 1,0*	*− 6,6*	*+ 0,9*	*+ 7,1*
1962	*+ 4,8*	*− 5,4*	*+ 9,9*	*− 4,2*	*− 0,7*	*− 5,1*	*− 4,0*	*+ 5,2*
1963	*+ 3,3*	*− 2,1*	*+ 5,5*	*− 0,9*	*+ 0,5*	*− 0,5*	*− 1,2*	*+ 6,2*
1964	*− 2,3*	*+ 4,5*	*− 5,0*	*+ 5,4*	*+ 13,6*	*+ 8,0*	*+ 3,9*	*+ 5,0*
1965	*+ 0,9*	*− 3,7*	*+ 3,0*	*− 2,9*	*− 4,5*	*− 5,4*	*− 1,7*	*+ 5,9*
1966	*+ 6,2*	*+ 5,1*	*+ 6,5*	*+ 5,4*	*+ 7,1*	*+ 6,5*	*+ 4,9*	*+ 6,4*
1967	*− 2,0*	*+ 0,9*	*− 3,1*	*+ 1,1*	*+ 1,3*	*+ 4,2*	*− 0,2*	*+ 3,8*
1968	*+ 3,2*	*+ 1,2*	*+ 4,1*	*+ 1,3*	*− 2,6*	*+ 0,1*	*+ 2,1*	*+ 3,3*
1969	*+ 2,8*	*− 0,2*	*+ 4,0*	*+ 0,8*	*+ 0,1*	*+ 1,8*	*+ 0,3*	*+ 6,5*
1970	*+ 14,7*	*+ 11,4*	*+ 16,0*	*+ 12,7*	*+ 15,3*	*+ 9,6*	*+ 14,0*	*+ 9,1*
1971	*− 3,9*	*− 2,2*	*− 4,5*	*− 2,6*	*− 2,3*	*− 2,3*	*− 2,7*	*+ 7,2*
1972	*+ 3,1*	*+ 2,6*	*+ 3,4*	*+ 2,0*	*+ 0,3*	*+ 3,2*	*+ 1,5*	*+ 6,2*
1973	*− 4,1*	*− 6,6*	*− 3,2*	*− 7,8*	*− 13,3*	*− 9,5*	*− 6,8*	*+ 5,9*
1974	*− 7,2*	*− 6,4*	*− 7,4*	*− 8,5*	*− 10,4*	*− 6,7*	*− 9,2*	*+ 2,2*
1975	*+ 2,9*	*+ 2,0*	*+ 3,2*	*+ 2,4*	*+ 1,8*	*− 1,3*	*+ 4,1*	*+ 3,5*
1976	*+ 12,0*	*+ 6,5*	*+ 14,1*	*+ 4,8*	*− 0,3*	*+ 5,6*	*+ 4,7*	*+ 5,4*
1977	*+ 7,5*	*+ 5,4*	*+ 8,1*	*+ 5,6*	*+ 1,1*	*+ 5,5*	*+ 5,8*	*+ 5,2*
1978	*+ 6,2*	*+ 0,3*	*+ 8,2*	*+ 0,0*	*− 2,1*	*− 0,3*	*+ 0,3*	*+ 5,5*

[1]) Motorisierte Fahrzeuge: Zulassungspflichtige Kraftfahrzeuge sowie zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen oder mit amtlichen Kennzeichen (insbesondere Kleinkrafträder, Mopeds, Mofas und selbstfahrende Arbeitsmaschinen).

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 12

Methodische Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Gezählt werden die **Unfälle** und bei den mit Anzeigen gemeldeten Unfällen die daran Beteiligten, die Verunglückten sowie die polizeilich feststellbaren Unfallursachen.

Die Unfälle werden unterschieden nach:

Unfälle mit Getöteten,
Unfälle mit Schwerverletzten,
Unfälle mit Leichtverletzten und
Unfälle mit nur Sachschaden.

(Unfälle mit Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten: Unfälle mit Personenschaden)

Als **Beteiligte** an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrzeugführer und Fußgänger erfaßt, die selbst — oder deren Fahrzeuge — Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

Als **Verunglückte** zählen Personen, die verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfaßt als

Getötete:

Personen, die auf der Stelle getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben;

Schwerverletzte:

Personen, die unmittelbar in Krankenanstalten zur stationären Behandlung eingeliefert wurden;

Leichtverletzte:

Personen, deren Verletzungen keinen Krankenhausaufenthalt erforderten.

Die Ermittlung der **Unfallursachen** geht von dem Grundsatz aus, möglichst nur solche Ursachen zu erfassen, die von dem unfallaufnehmenden Polizeibeamten objektiv festgestellt werden können. Da in vielen Fällen **mehr** als **eine** Ursache zum Zustandekommen des Unfalls beiträgt und nicht immer zwischen Haupt- und Nebenursachen unterschieden werden kann, werden stets **sämtliche** bei einem Unfall ermittelten Ursachen erfaßt. Die Gesamtzahl der von der Statistik nachgewiesenen Ursachen ist daher immer größer als die Zahl der Unfälle selbst. 1975 wurde ein neuer Ursachenkatalog eingeführt. Er umfaßt 89 Positionen, nach denen die Vielzahl der angegebenen Fehler und Ursachen gruppiert werden.

Im Rahmen der Bundesstatistik werden von den Straßenverkehrsunfällen, die die Polizei aufgenommen hat, neben den Unfällen mit Personenschaden solche Unfälle im vollen Merkmalsumfang aufbereitet, bei denen nur Sachschaden von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten (schwerer Sachschadensunfall) aufgetreten ist. Sachschadensunfälle, bei denen die Schäden der Beteiligten sämtlich unter 1 000 DM im Einzelfall liegen, werden nicht in allen Bundesländern ausgewertet. In der Bundesstatistik sind sie daher nur mit ihrer Gesamtzahl enthalten.

Die Abgrenzung dieser beiden Gruppen von Sachschadensunfällen wird von der Preisentwicklung beeinflußt. Der Vergleich zeitlich kurz aufeinanderfolgender statistischer Angaben wird hiervon jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Anlage 13

Getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Jahr	Getötete insgesamt	Darunter					
		Führer und Mitfahrer von					Fußgänger
		Personenkraftwagen	Krafträdern, Kraftrollern	Mopeds, Mofas	Fahrrädern	Lastkraftwagen, Zugmaschinen[1])	
		Anzahl					
1960	14 406	3 748	2 440	1 442	1 501	480	4 574
1963	16 636	7 333	771	657	1 808	559	5 342
1969	16 646	7 534	811	699	1 696	564	5 199
1970	19 193	8 989	853	700	1 835	593	6 056
1971	18 753	9 180	867	724	1 733	515	5 577
1972	18 811	9 457	969	714	1 691	544	5 295
1973	16 302	7 820	977	745	1 480	471	4 643
1974	14 614	6 616	951	733	1 384	367	4 440
1975	14 870	7 050	1 211	721	1 409	373	3 973
1976	14 820	6 850	1 250	841	1 389	406	3 991
1977	14 978	7 258	1 272	880	1 360	356	3 748
1978	14 662	7 082	1 149	851	1 349	345	3 788
		Veränderung 1977 gegenüber 1976 in %					
	+ 1,1	*+ 6,0*	*+ 1,8*	*+ 4,6*	*− 2,4*	*− 12,3*	*− 6,1*
		Veränderung 1978 gegenüber 1977 in %					
	− 2,1	*− 2,4*	*− 9,7*	*− 3,3*	*− 0,8*	*− 3,1*	*+ 1,1*
		Anteile an allen Getöteten in %					
1970	100	*46,8*	*4,4*	*3,6*	*9,6*	*3,1*	*31,6*
1971	100	*49,0*	*4,6*	*3,9*	*9,2*	*2,7*	*29,7*
1972	100	*50,3*	*5,2*	*3,8*	*9,0*	*2,9*	*28,1*
1973	100	*48,0*	*6,0*	*4,6*	*9,1*	*2,9*	*28,5*
1974	100	*45,3*	*6,5*	*5,0*	*9,5*	*2,5*	*30,4*
1975	100	*47,4*	*8,1*	*4,8*	*9,5*	*2,5*	*26,7*
1976	100	*46,2*	*8,4*	*5,7*	*9,4*	*2,7*	*26,9*
1977	100	*48,5*	*8,5*	*5,9*	*9,1*	*2,4*	*25,0*
1978	100	*48,3*	*7,8*	*5,8*	*9,2*	*2,4*	*25,8*

[1]) Einschließlich Sattelschlepper sowie ab 1975 Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung.

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 14

Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach Ländern 1978

Land	Straßenverkehrsunfälle insgesamt	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	Getötete	Zu- (+) bzw. Abnahme (−) gegenüber 1977: Straßenverkehrsunfälle insgesamt	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	Getötete
	Anzahl			%		
Schleswig-Holstein	78 800	18 587	633	+ *3,1*	− *0,7*	− *13,0*
Hamburg	48 900	11 194	287	+ *3,6*	− *1,0*	+ *15,3*
Niedersachsen	190 600	46 312	2 166	+ *5,5*	+ *0,9*	− *6,8*
Bremen	23 100	4 802	81	+ *3,1*	− *3,2*	− *9,0*
Nordrhein-Westfalen	386 500	97 212	3 203	+ *6,8*	− *1,9*	− *0,7*
Hessen	153 400	34 358	1 210	+ *4,5*	+ *1,9*	− *3,2*
Rheinland-Pfalz	107 300	23 285	962	+ *6,8*	− *0,4*	+ *1,9*
Baden-Württemberg	237 700	54 008	2 280	+ *6,3*	+ *1,9*	− *1,9*
Bayern	282 100	69 548	3 317	+ *9,3*	+ *2,2*	+ *0,9*
Saarland	31 500	6 975	239	+ *2,9*	− *0,6*	− *12,1*
Berlin	78 600	14 071	284	+ *4,9*	+ *0,8*	− *0,7*
insgesamt ...	1 618 000	380 352	14 662	+ *6,2*	+ *0,3*	− *2,1*

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 15

Häufigkeit und Schwere der Straßenverkehrsunfälle

Gegenstand der Nachweisung	1953	1960	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
mit Personenschaden je 1000 Kraftfahrzeuge[1])												
Unfälle mit Personenschaden	57,9	34,2	23,3	21,0	19,1	18,5	16,3	14,9	14,7	14,9	14,9	14,2
Verunglückte je 100 000 Einwohner												
Verunglückte zusammen	627	844	761	908	876	887	814	744	764	805	852	853
Getötete	22,0	25,9	26,7	31,6	30,6	30,5	26,3	23,6	24,0	24,1	24,4	23,8
Verletzte	605	818	735	877	845	857	788	721	740	781	828	829
Verunglückte je 1000 Unfälle mit Personenschaden												
Verunglückte zusammen	1 298	1 344	1 420	1 459	1 454	1 445	1 426	1 395	1 400	1 377	1 380	1 376
Getötete	45,5	41,2	49,8	50,8	50,8	49,7	46,1	44,2	43,9	41,2	39,5	38,4
Verletzte	1 253	1302	1 370	1 408	1 403	1 395	1 380	1 351	1 356	1 336	1 341	1 338
Unfälle und Verunglückte je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer												
Unfälle mit Personenschaden	.	3 173	1 817	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239	1 257	1 201
Getötete	.	131	90	82	76	74	61	56	53	51	50	46
Verletzte	.	4 132	2 490	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655	1 685	1 607

[1]) Kraftfahrzeuge = motorisierte Fahrzeuge siehe Anlage 1

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 16

Straßenverkehrsunfälle
– Unfälle, Getötete und Verletzte bezogen auf die Fahrleistung nach Straßenkategorien –

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Fahrzeugkilometer									
Bundesautobahnen	447	417	395	355	285	252	221	213	197
Bundesstraßen	1 548	1 403	1 365	1 204	1 113	1 121	1 185	1 195	1 164
Landesstraßen	1 550	1 434	1 415	1 277	1 224	1 288	1 405	1 509	1 518
Kreisstraßen	1 118	1 071	1 120	1 030	1 001	1 040	1 155	1 251	1 286
Gemeindestraßen	2 653	2 453	2 484	2 213	2 150	2 015	2 100	2 175	2 086
Straßen insgesamt	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239	1 257	1 201
Innerorts	3 111	2 831	2 964	2 714	2 660	2 457	2 609	2 682	2 581
Außerorts	811	760	720	624	557	575	576	580	560
Getötete je Mrd. Fahrzeugkilometer									
Bundesautobahnen	27	27	28	25	19	18	14	13	11
Bundesstraßen	105	96	90	75	66	66	67	63	61
Landesstraßen	99	92	92	77	72	72	74	79	76
Kreisstraßen	74	79	80	64	62	63	63	67	65
Gemeindestraßen	76	68	68	57	55	50	47	44	42
Straßen insgesamt	82	76	74	61	56	53	51	50	46
Innerorts	104	90	92	79	74	65	65	63	60
Außerorts	70	68	64	52	46	47	44	43	40
Verletzte je Mrd. Fahrzeugkilometer									
Bundesautobahnen	775	727	679	599	473	415	356	344	314
Bundesstraßen	2 327	2 092	2 022	1 756	1 588	1 608	1 678	1 698	1 652
Landesstraßen	2 261	2 091	2 051	1 839	1 734	1 821	1 953	2 107	2 111
Kreisstraßen	1 591	1 523	1 599	1 473	1 396	1 438	1 567	1 711	1 749
Gemeindestraßen	3 400	3 140	3 180	2 814	2 692	2 528	2 593	2 684	2 569
Straßen insgesamt	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655	1 685	1 607
Innerorts	4 054	3 677	3 853	3 489	3 363	3 108	3 253	3 352	3 218
Außerorts	1 318	1 228	1 150	992	869	892	883	893	857

Quelle: Verkehr in Zahlen
Herausgeber: BMV
Verantwortlich: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin (West)

Anlage 17

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1977

Land	Einwohner[1])	Kfz-Bestand[2])	Getötete[3])	Verletzte	Verunglückte zusammen	Getötete	Verletzte	Verunglückte zusammen	Getötete	Verletzte	Verunglückte zusammen
	1 000					je 100 000 Einwohner			je 1 000 Kfz		
Bundesrepublik Deutschland...	61400	21883	14 978	508 142	523 120	24,4	827,6	852,0	0,7	23,2	23,9
Belgien.......	9837	3168	2 518	86 015	88 533	25,6	874,4	900,0	0,8	27,2	27,9
Frankreich....	53183	19330	13 104	354 913	368 017	24,6	667,3	692,0	0,7	18,4	19,0
Großbritannien ohne Nordirland	54315	16181	6 614	341 447	348 061	12,2	628,6	640,8	0,4	21,1	21,5
Italien........	56600	17963	8 217	209 312	217 529	14,5	369,8	384,3	0,5	11,7	12,1
Niederlande...	13816[4])	4118[4])	2 583	64 476	67 059	18,7	466,7	485,4	0,6	15,7	16,3
Österreich	7518	2146	1 807	60 809	62 616	24,0	808,8	832,9	0,8	28,3	29,2
Schweden	8267	3326	849	19 279	20 128	10,3	233,2	243,5	0,3	5,8	6,1
Schweiz	6292	2116	1 302	31 206	32 508	20,7	496,0	516,7	0,6	14,7	15,4
USA	216332	138548[4])	49 200	.	.	22,7	.	.	0,4	.	.

[1]) Stand: 31. Dezember 1977

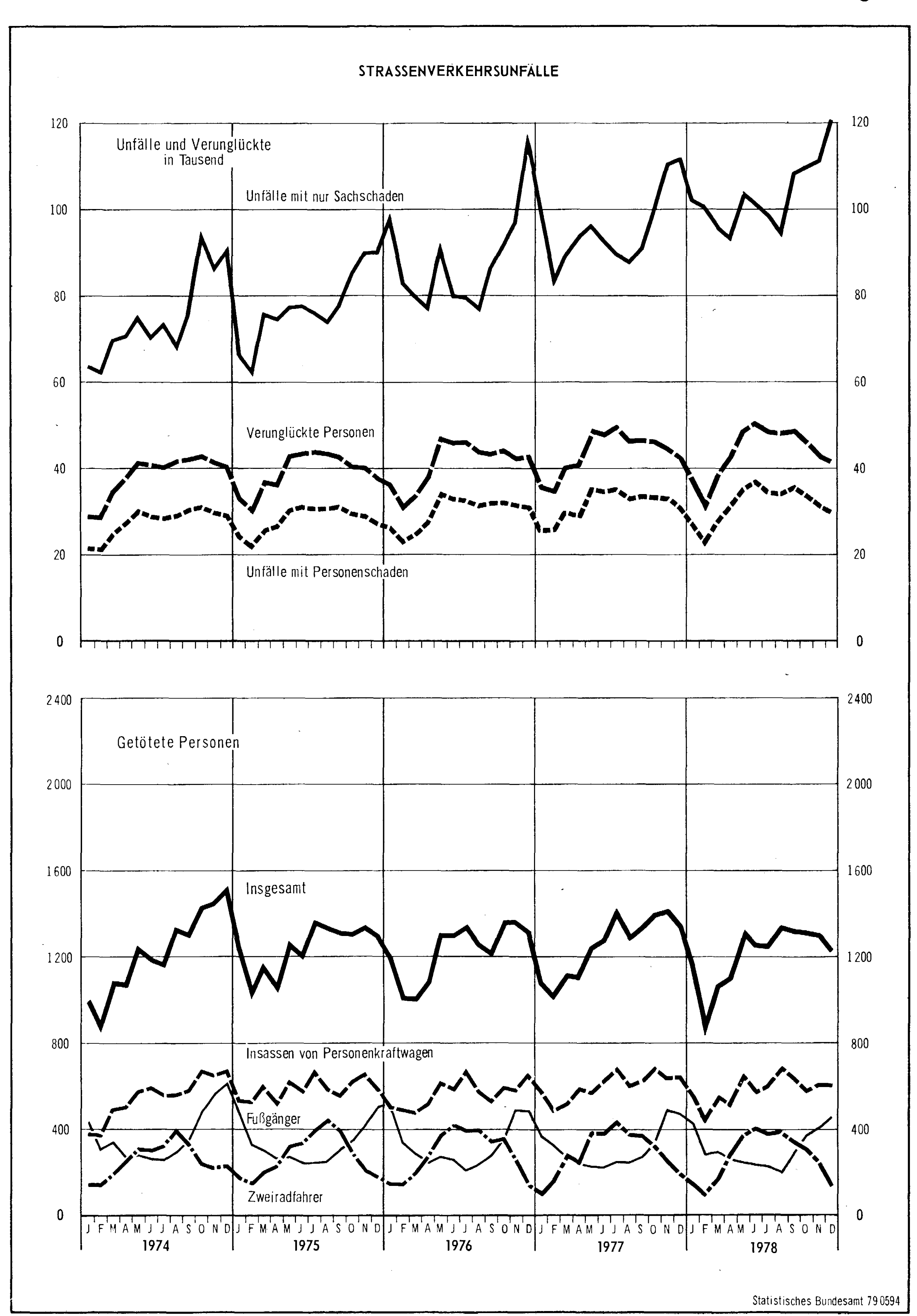
[2]) Stand: 31. Dezember 1977 ohne motorisierte Zweiräder

[3]) Frankreich: innerhalb sechs Tage nach dem Unfall Gestorbene; Italien: innerhalb sieben Tage Gestorbene; Österreich: innerhalb drei Tage Gestorbene; Bundesrepublik Deutschland und übrige europäische Länder: innerhalb 30 Tage Gestorbene; USA: innerhalb eines Jahres Gestorbene

[4]) Stand: 31. Dezember 1976

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 18


STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE
Unfälle und Verunglückte in Tausend
Unfälle mit nur Sachschaden
Verunglückte Personen
Unfälle mit Personenschaden
120
100
80
60
40
20
0
Getötete Personen
Insgesamt
Insassen von Personenkraftwagen
Fußgänger
Zweiradfahrer
2400
2000
1600
1200
800
400
0
J F M A M J J A S O N D
1974
1975
1976
1977
1978
Statistisches Bundesamt 79 0594

Anlage 19

Bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland getötete, schwer- und leichtverletzte Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren

Personen	1965	1970	1975	1976	1977	1978	Veränderung 1978 gegen 1977
	Anzahl						%
Verunglückte insgesamt	54 535	72 499	64 453	66 761	69 548	66 691	− 4,1
darunter:							
Fußgänger	28 965	35 404	27 491	26 844	26 634	24 666	− 7,4
Radfahrer	10 710	15 048	18 200	20 361	22 077	21 176	− 4,1
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	14 773	21 906	18 355	19 037	20 156	20 194	+ 0,2
Getötete insgesamt	1 614	2 167	1 423	1 393	1 354	1 245	− 8,1
darunter:							
Fußgänger	1 065	1 290	772	739	664	594	− 10,5
Radfahrer	294	492	379	355	412	368	− 10,7
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	253	373	266	289	268	268	± 0
Schwerverletzte insgesamt	19 219	26 436	22 556	23 080	23 627	22 661	− 4,1
darunter:							
Fußgänger	12 296	16 149	12 300	11 865	11 797	11 051	− 6,3
Radfahrer	3 499	5 346	6 126	6 873	7 234	7 102	− 1,8
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	3 392	4 887	3 956	4 111	4 310	4 241	− 1,6
Leichtverletzte insgesamt	33 702	43 896	40 474	42 288	44 567	42 785	− 4,0
darunter:							
Fußgänger	15 604	17 965	14 419	14 240	14 173	13 021	− 8,1
Radfahrer	6 917	9 210	11 695	13 133	14 431	13 706	− 5,0
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	11 128	16 646	14 133	14 637	15 578	15 685	+ 0,7

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 20

Bei Straßenverkehrsunglücken in der Bundesrepublik Deutschland verunglückte Kinder und Jugendliche nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung 1978

Vollendetes Lebensjahr	Verunglückte					Einwohner[1]) in 1000	Verunglückte je 100 000 Einwohner
	insgesamt	darunter					
		Fußgänger	Radfahrer	Führer von Kraftfahrzeugen[1])	Mitfahrer von Kraftfahrzeugen[1])		
0				.	74	576	
1	2 995	1 018	55	.	791	585	171,5
2				.	998	585	
3	2 751	1 512		.	1 127	590	466,3
4	3 456	2 035	183	.	1 160	610	566,6
5	4 193	2 434	507	.	1 192	653	642,1
0 bis 5	13 395	6 999	745	7	5 342	3 599	372,2
6	5 424	3 141	953	–	1 275	729	744,0
7	5 965	3 143	1 409	1	1 378	781	763,8
8	5 770	2 612	1 786	4	1 333	843	684,5
9	5 688	2 074	2 149	3	1 427	927	613,6
10	5 984	1 848	2 507	7	1 574	980	610,6
11	5 969	1 591	2 801	10	1 532	1 015	588,1
12	5 939	1 254	3 004	22	1 625	1 033	574,9
13	5 820	1 062	3 012	85	1 622	1 045	556,9
14	6 737	942	2 810	466	2 471	1 049	642,2
6 bis 14	53 296	17 667	20 431	598	14 237	8 402	634,3
0 bis 14	66 691	24 666	21 176	605	19 579	12 001	555,7
15	13 530	934	2 059	6 201	4 297	1 024	1 321,3
16	25 037	840	1 505	15 991	6 672	1 003	2 496,2
17	26 666	930	1 108	14 929	9 662	986	2 704,5
15 bis 17	65 233	2 704	4 672	37 121	20 631	3 013	2 165,1
außerdem:							
18 bis 20	80 284	2 247	1 631	52 603	23 696	2 792	2 875,5
21 bis 24	59 126	2 195	1 233	40 070	15 536	3 438	1 719,8

[1]) Geschätzte Zahlen
[2]) Kraftfahrzeuge = motorisierte Fahrzeuge i. S. der Fußnote zu Anlage 12

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 21

Bei Straßenverkehrsunfällen 1977 [1]) als Fußgänger oder Radfahrer [2]) verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren in Ländern mit starker Verkehrsdichte

(Bezogen auf 100 000 Kinder dieser Altersgruppe)

Land	Verunglückte Fußgänger und Radfahrer	Getötete Fußgänger und Radfahrer	Einwohner – 1000 –	Verunglückte Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner	Getötete Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner
Bundesrepublik Deutschland	49 368	1 081	12 449	397	9
Belgien	5 347	142	2 121	252	7
Dänemark	1 758	77	1 120	157	7
Frankreich [3])	18 021	533	12 390	145	4
Großbritannien	40 079	535	12 124	331	4
Italien	10 788	407	13 194	82	3
Niederlande	7 100	222	3 380	210	7
Österreich	3 922	63	1 674	234	4
Schweden	1 004	45	1 688	59	3
Schweiz	2 673	100	1 320	203	8
USA [3])	76 349	2 249	52 507	145	4

[1]) Für 1978 liegen noch keine Ergebnisse aus dem Ausland vor
[2]) einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern
[3]) 1976

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 22

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Zweirädern

Jahr	Fahrrad	Mofa	Moped, Mokick	Kraftrad, -roller[1]	Motorzweirad zusammen	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad
	Anzahl					1957 = 100	
				Getötete			
1957	1 340		1 116	3 604	4 720	100	100
1958	1 234		1 126	3 022	4 148	92	88
1959	1 520		1 415	3 094	4 509	113	96
1960	1 501		1 442	2 440	3 882	112	82
1961	1 559		1 201	2 046	3 247	116	69
1962	1 507		860	1 493	2 353	112	50
1963	1 596		753	1 200	1 953	119	41
1964	1 787		844	1 057	1 901	133	40
1965	1 643		632	801	1 433	123	30
1966	1 785	56	677	769	1 502	133	32
1967	1 797	72	645	785	1 502	134	32
1968	1 808	100	557	771	1 428	135	30
1969	1 696	164	535	811	1 510	127	32
1970	1 835	235	465	853	1 553	137	33
1971	1 733	303	421	867	1 591	129	34
1972	1 691	308	406	969	1 683	126	36
1973	1 480	385	360	977	1 722	110	36
1974	1 384	411	322	951	1 684	103	36
1975	1 409	475	246	1 211	1 932	105	41
1976	1 389	504	337	1 250	2 091	104	44
1977	1 360	566	314	1 272	2 152	101	46
1978	1 349	552	299	1 149	2 000	101	42
				Verletzte			
1957	52 930		44 374	112 550	156 924	100	100
1958	51 712		46 331	99 269	145 600	98	93
1959	56 389		59 907	102 511	162 418	107	104
1960	53 786		68 108	89 471	157 579	102	100
1961	51 727		57 175	76 305	133 480	98	85
1962	45 609		36 706	57 293	93 999	86	60
1963	44 081		31 529	45 881	77 410	83	49
1964	45 919		31 575	38 406	69 981	87	45
1965	41 382		24 630	30 120	54 750	78	35
1966	42 395	1 370	21 295	28 596	51 261	80	33
1967	44 520	1 818	20 132	27 892	49 842	84	32
1968	43 783	2 640	17 756	28 578	48 974	83	31
1969	40 696	4 297	14 457	27 974	46 728	77	30
1970	40 531	6 496	13 236	27 251	46 983	77	30
1971	40 959	9 630	12 757	28 631	51 018	77	33
1972	39 272	12 526	11 980	32 331	56 837	74	36
1973	39 158	15 324	10 402	33 811	59 537	74	38
1974	38 646	17 602	10 878	35 016	63 496	73	40
1975	40 466	21 370	11 607	37 730	70 707	76	45
1976	45 169	24 659	13 136	44 625	82 420	85	53
1977	47 707	27 858	15 315	43 005	86 178	90	55
1978	46 589	29 215	18 136	41 569	88 920	88	57

[1]) Einschließlich Kleinkrafträder

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 23

An Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger nach Alter und Geschlecht 1978

Alter von ... bis unter ... Jahren / Geschlecht	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fußgänger	Sonstige
		Mofa, Moped	Kraftrad[1]), -Roller	Personenkraftwagen	Kraft-Omnibus, Obus	Güterkraftfahrzeug	Landwirtschaftliche Zugmaschine	Übrige Kraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge zusammen	Fahrrad		
unter 18	99 407	28 064	13 782	1 040	2	53	200	11	43 152	28 125	27 991	139
männlich	75 846	24 439	13 491	924	1	49	192	11	39 107	20 765	15 896	78
weiblich	23 561	3 625	291	116	1	4	8	–	4 045	7 360	12 095	61
18 bis 21	98 904	5 279	13 099	73 752	62	2 135	185	173	94 685	1 793	2 344	82
männlich	79 422	4 512	12 623	57 159	58	2 075	174	171	76 772	1 186	1 398	66
weiblich	19 482	767	476	16 593	4	60	11	2	17 913	607	946	16
21 bis 25	89 635	1 897	6 424	71 821	214	5 028	179	259	85 822	1 314	2 281	218
männlich	70 518	1 594	6 258	54 599	205	4 950	174	254	68 034	828	1 453	203
weiblich	19 117	303	166	17 222	9	78	5	5	17 788	486	828	15
25 bis 35	142 621	2 905	2 860	114 952	1 860	11 182	392	494	134 645	2 708	4 506	762
männlich	109 652	2 522	2 798	85 393	1 813	11 054	361	480	104 421	1 738	2 772	721
weiblich	32 969	383	62	29 559	47	128	31	14	30 224	970	1 734	41
35 bis 45	127 056	3 874	1 126	97 337	2 613	10 743	624	432	116 749	4 175	5 348	784
männlich	99 677	3 404	1 107	74 289	2 557	10 622	564	426	92 969	2 564	3 401	743
weiblich	27 379	470	19	23 048	56	121	60	6	23 780	1 611	1 947	41
45 bis 55	71 653	3 052	560	52 126	1 178	5 037	593	221	62 767	3 642	4 575	669
männlich	57 262	2 683	553	42 054	1 160	4 986	556	215	52 207	1 895	2 523	637
weiblich	14 391	369	7	10 072	18	51	37	6	10 560	1 747	2 052	32
55 bis 65	41 280	1 860	239	28 577	394	1 706	315	83	33 174	3 420	4 439	247
männlich	31 193	1 607	236	23 288	391	1 695	299	80	27 596	1 513	1 852	232
weiblich	10 087	253	3	5 289	3	11	16	3	5 578	1 907	2 587	15
65 und mehr	38 495	1 940	176	17 078	42	386	332	48	20 002	5 213	13 201	79
männlich	26 099	1 859	175	15 294	42	383	322	45	18 120	3 235	4 682	62
weiblich	12 396	81	1	1 784	–	3	10	3	1 882	1 978	8 519	17
alle Altersklassen	709 051	48 871	38 266	456 683	6 365	36 270	2 820	1 721	590 996	50 390	64 685	2 980
männlich	549 669	42 620	37 241	353 000	6 227	35 814	2 642	1 682	479 226	33 724	33 977	2 742
weiblich	159 382	6 251	1 025	103 683	138	456	178	39	111 770	16 666	30 708	238
ohne Angabe	22 226	789	286	15 104	146	1 484	23	87	17 919	771	551	2 985
zusammen	731 277	49 660	38 552	471 787	6 511	37 754	2 843	1 808	608 915	51 161	65 236	5 965

[1]) einschließlich Kleinkrafträder

Quelle: Statistisches Bundesamt

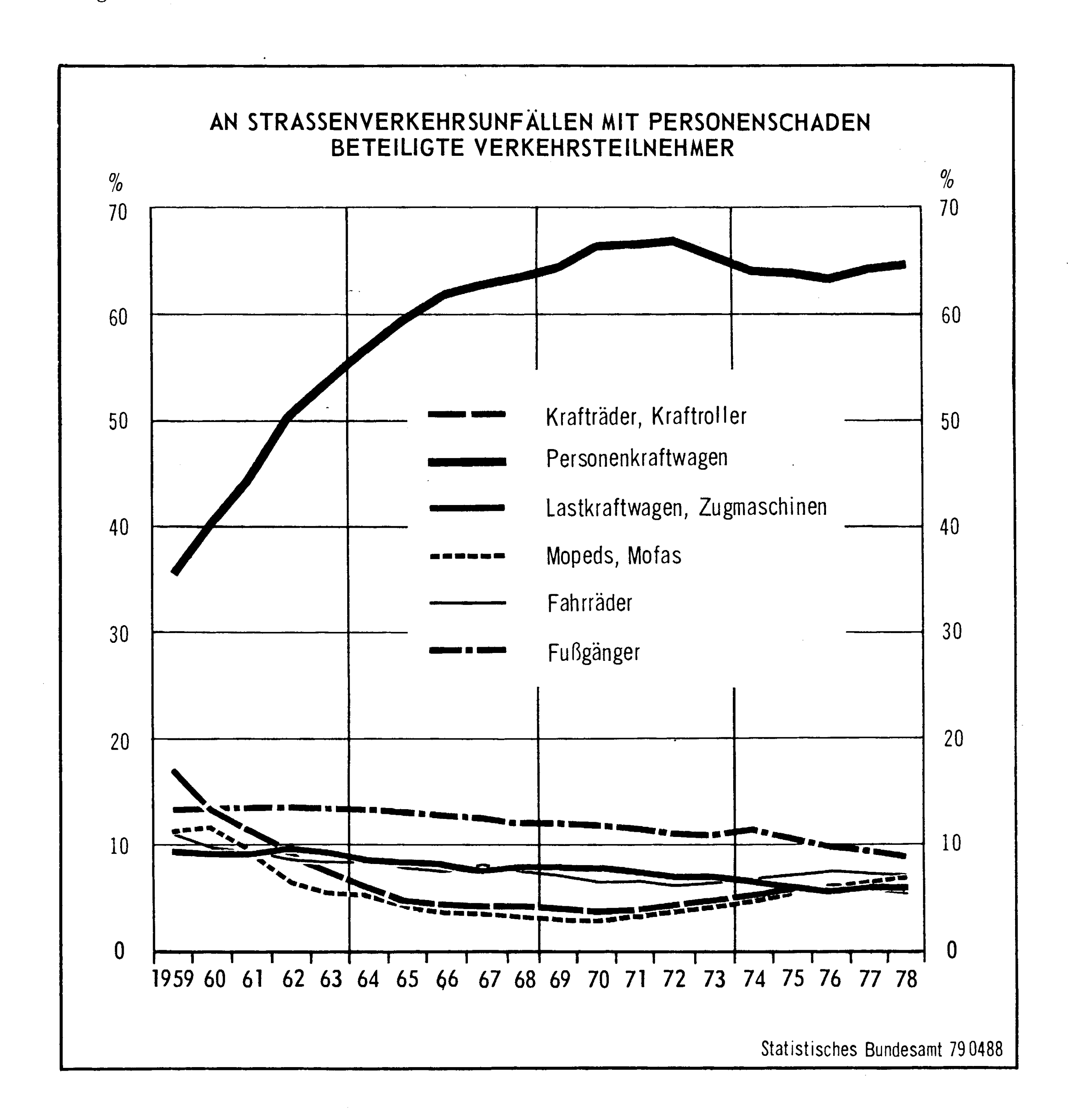
noch Anlage 23

Alter von ... bis unter ... Jahren / Geschlecht	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fußgänger	Sonstige
		Mofa, Moped	Kraftrad[1], -Roller	Personenkraftwagen	Kraft-Omnibus, Obus	Güterkraftfahrzeug	Landwirtschaftliche Zugmaschine	Übrige Kraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge zusammen	Fahrrad		
Darunter als Hauptverursacher												
unter 18	57 788	14 908	6 418	871	1	41	144	7	22 390	16 966	18 341	91
männlich .	44 296	13 239	6 288	779	1	38	137	7	20 489	12 745	11 014	48
weiblich ..	13 492	1 669	130	92	–	3	7	–	1 901	4 221	7 327	43
18 bis 21	60 955	2 877	6 359	48 086	37	1 431	134	117	59 041	799	1 073	42
männlich .	49 508	2 550	6 127	37 867	35	1 393	127	115	48 214	567	694	33
weiblich ..	11 447	327	232	10 219	2	38	7	2	10 827	232	379	9
21 bis 25	48 814	1 128	3 044	39 690	101	2 966	108	149	47 186	560	1 021	47
männlich .	39 012	989	2 966	30 641	97	2 916	107	145	37 861	384	725	42
weiblich ..	9 802	139	78	9 049	4	50	1	4	9 325	176	296	5
25 bis 35	67 053	1 599	1 304	54 281	640	5 412	211	261	63 708	1 102	2 074	169
männlich .	51 849	1 449	1 276	40 369	619	5 340	191	252	49 496	771	1 427	155
weiblich ..	15 204	150	28	13 912	21	72	20	9	14 212	331	647	14
35 bis 45	56 892	2 020	477	43 938	855	4 892	348	203	52 733	1 593	2 414	152
männlich .	44 562	1 857	468	33 062	828	4 843	317	201	41 576	1 106	1 737	143
weiblich ..	12 330	163	9	10 876	27	49	31	2	11 157	487	677	9
45 bis 55	32 899	1 523	219	24 409	439	2 313	329	108	29 340	1 393	2 027	139
männlich .	26 323	1 381	216	19 320	431	2 286	310	106	24 050	862	1 274	137
weiblich ..	6 576	142	3	5 089	8	27	19	2	5 290	531	753	2
55 bis 65	19 931	897	114	14 522	152	845	203	48	16 781	1 400	1 697	53
männlich .	15 261	785	113	11 580	151	838	193	47	13 707	666	840	48
weiblich ..	4 670	112	1	2 942	1	7	10	1	3 074	734	857	5
65 und mehr .	21 364	1 104	98	10 532	24	237	256	38	12 289	2 969	6 071	35
männlich .	15 320	1 059	97	9 370	24	237	248	38	11 073	1 964	2 253	30
weiblich ..	6 044	45	1	1 162	–	–	8	–	1 216	1 005	3 818	5
alle Altersklassen	365 696	26 056	18 033	236 329	2 249	18 137	1 733	931	303 468	26 782	34 718	728
männlich .	286 131	23 309	17 551	182 988	2 186	17 891	1 630	911	246 466	19 065	19 964	636
weiblich ..	79 565	2 747	482	53 341	63	246	103	20	57 002	7 717	14 754	92
ohne Angabe.	14 656	678	215	8 996	105	915	11	26	10 946	623	333	2 754
zusammen ..	380 352	26 734	18 248	245 325	2 354	19 052	1 744	957	314 414	27 405	35 051	3 482

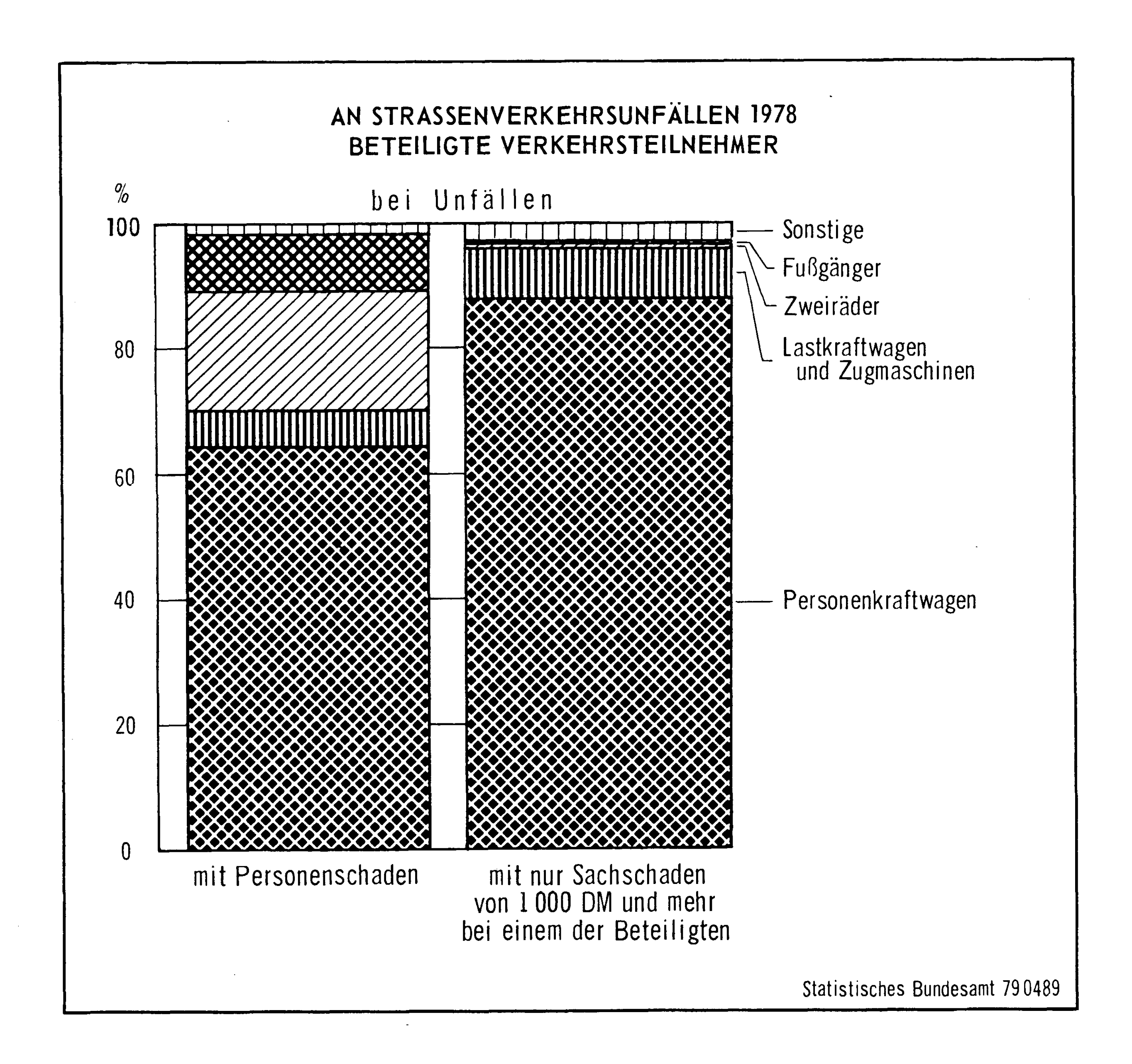
[1]) einschließlich Kleinkrafträder

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 24


AN STRASSENVERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN
BETEILIGTE VERKEHRSTEILNEHMER
%
70
60
50
40
30
20
10
0
Krafträder, Kraftroller
Personenkraftwagen
Lastkraftwagen, Zugmaschinen
Mopeds, Mofas
Fahrräder
Fußgänger
1959 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78
Statistisches Bundesamt 79 0488

Anlage 25


AN STRASSENVERKEHRSUNFÄLLEN 1978
BETEILIGTE VERKEHRSTEILNEHMER
%
bei Unfällen
100
80
60
40
20
0
Sonstige
Fußgänger
Zweiräder
Lastkraftwagen und Zugmaschinen
Personenkraftwagen
mit Personenschaden
mit nur Sachschaden von 1 000 DM und mehr bei einem der Beteiligten
Statistisches Bundesamt 79 0489

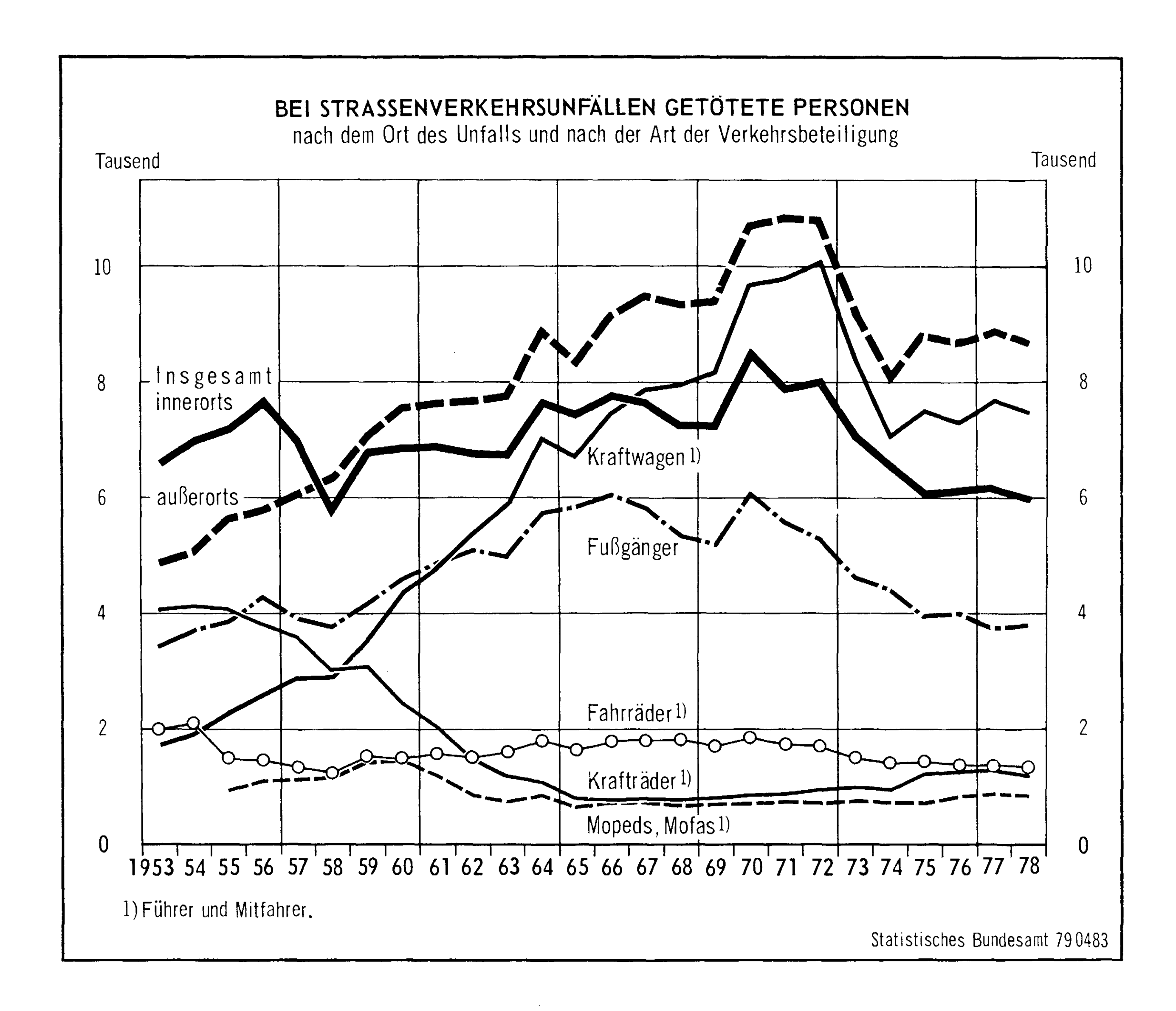
Anlage 26

Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle innerhalb und außerhalb von Ortschaften 1953 bis 1978

Jahr	Unfälle mit Personenschaden				Getötete Personen			
	insgesamt	innerhalb	außerhalb		insgesamt	innerhalb	außerhalb	
		von Ortschaften				von Ortschaften		
	Anzahl			%	Anzahl			%
1953	251 618	193 254	58 364	23,2	11 449	6 567	4 882	42,6
1954	267 925	205 329	62 596	23,4	12 071	7 000	5 071	42,0
1955	296 071	225 075	70 996	24,0	12 791	7 169	5 622	44,0
1956	307 012	234 626	72 386	23,6	13 427	7 644	5 783	43,1
1957	299 866	227 270	72 596	24,2	13 004	6 965	6 039	46,4
1958	296 697	217 274	79 423	26,8	12 169	5 833	6 336	52,1
1959	327 595	239 435	88 160	26,9	13 822	6 763	7 059	51,1
1960	349 315	252 816	96 499	27,6	14 406	6 858	7 548	52,4
1961	339 547	243 708	95 839	28,2	14 543	6 899	7 644	52,6
1962	321 257	224 558	96 699	30,1	14 445	6 771	7 674	53,1
1963	314 642	218 104	96 538	30,7	14 513	6 766	7 747	53,4
1964	328 668	225 926	102 742	31,3	16 494	7 635	8 859	53,7
1965	316 361	214 676	101 685	32,1	15 753	7 411	8 342	53,0
1966	332 622	225 284	107 338	32,3	16 868	7 737	9 131	54,1
1967	335 552	225 748	109 804	32,7	17 084	7 628	9 456	55,4
1968	339 704	229 070	110 634	32,6	16 636	7 273	9 363	56,3
1969	338 921	227 599	111 322	32,8	16 646	7 245	9 401	56,5
1970	377 610	254 198	123 412	32,7	19 193	8 494	10 699	55,7
1971	369 177	247 133	122 044	33,1	18 753	7 900	10 853	57,9
1972	378 775	257 318	121 457	32,1	18 811	8 011	10 800	57,4
1973	353 725	243 451	110 274	31,2	16 302	7 043	9 259	56,8
1974	331 000	234 321	96 679	29,2	14 614	6 560	8 054	55,1
1975	337 732	231 247	106 485	31,5	14 870	6 071	8 799	59,2
1976	359 694	246 844	112 850	31,4	14 820	6 122	8 698	58,7
1977	379 046	260 396	118 650	31,3	14 978	6 123	8 855	59,1
1978	380 352	259 382	120 970	31,8	14 662	5 980	8 682	59,2

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 27


BEI STRASSENVERKEHRSUNFÄLLEN GETÖTETE PERSONEN
nach dem Ort des Unfalls und nach der Art der Verkehrsbeteiligung
Tausend
Tausend
10
8
6
4
2
0
Insgesamt
innerorts
außerorts
Kraftwagen 1)
Fußgänger
Fahrräder 1)
Krafträder 1)
Mopeds, Mofas 1)
1953 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78
1) Führer und Mitfahrer.
Statistisches Bundesamt 79 0483

Anlage 28

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden
Verunglückte nach Straßenarten und Ortslage

Straßenart	Ortslage	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Zu (+) bzw. Abnahme (−) Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
		1978	Anzahl		1977			%		
Bundesautobahnen		949	6 562	19 466	915	6 384	18 552	+ 3,7	+ 2,8	+ 4,9
Bundesstraßen	innerhalb	1 520	17 523	50 327	1 580	17 933	50 322	− 3,8	− 2,3	+ 0,0
	außerhalb	3 213	21 411	38 918	3 206	21 304	38 780	+ 0,2	+ 0,5	+ 0,4
	zusammen	4 733	38 934	89 245	4 786	39 237	89 102	− 1,1	− 0,8	+ 0,2
Landesstraßen	innerhalb	1 307	16 566	38 445	1 378	16 534	38 282	− 5,2	+ 0,2	+ 0,4
	außerhalb	2 720	21 755	35 757	2 833	22 134	35 147	− 4,0	− 1,7	+ 1,7
	zusammen	4 027	38 321	74 202	4 211	38 668	73 429	− 4,4	− 0,9	+ 1,1
Kreisstraßen	innerhalb	610	7 465	16 022	536	7 345	15 368	+ 13,8	+ 1,6	+ 4,3
	außerhalb	1 175	9 782	14 479	1 287	9 783	14 047	− 8,7,	− 0,0	+ 3,1
	zusammen	1 785	17 247	30 501	1 823	17 128	29 415	− 2,1	+ 0,7	+ 3,7
Andere Straßen	innerhalb	2 543	45 782	131 231	2 629	46 058	133 599	− 3,3	− 0,6	− 1,8
	außerhalb	625	6 464	10 689	614	6 260	10 310	+ 1,8	+ 3,3	+ 3,7
	zusammen	3 168	52 246	141 920	3 243	52 318	143 909	− 2,3	− 0,1	− 1,4
insgesamt	innerhalb	5 980	87 336	236 025	6 123	87 870	237 571	− 2,3	− 0,6	− 0,7
	außerhalb	8 682	65 974	119 309	8 855	65 865	116 836	− 2,0	+ 0,2	+ 2,1
	zusammen	14 662	153 310	355 334	14 978	153 735	354 407	− 2,1	− 0,3	+ 0,3

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 29

Anteil bestimmter Gruppen von Unfallursachen an der Gesamtzahl aller Ursachen in %

Ursachen	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Unfälle mit Getöteten										
bei Fahrzeugführern	67,4	71,0	73,1	75,2	73,7	74,0	73,7	74,8	75,0	74,8
bei Fahrzeugen	2,5	2,0	2,0	1,6	1,8	1,8	1,6	1,3	1,4	1,2
bei Fußgängern	22,7	19,9	18,6	17,2	17,6	18,9	17,0	16,6	15,7	16,3
Straßenverhältnisse	5,2	5,0	4,5	4,1	5,1	3,8	5,3	5,4	6,1	5,9
Witterungseinflüsse, Hindernisse, Sonstige Ursachen	2,2	2,2	1,9	1,9	1,9	1,7	2,4	1,9	1,9	1,9
Unfälle mit Personenschaden										
bei Fahrzeugführern	75,1	77,8	80,0	80,7	79,7	81,3	80,2	80,4	80,6	81,1
bei Fahrzeugen	2,2	1,6	1,7	1,5	1,4	1,4	1,4	1,2	1,2	1,2
bei Fußgängern	13,3	12,2	11,6	11,4	11,1	11,7	10,9	10,0	9,7	9,2
Straßenverhältnisse	7,2	6,5	5,0	4,6	6,0	4,0	5,2	6,3	6,6	6,7
Witterungseinflüsse, Hindernisse, Sonstige Ursachen	2,2	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	2,2	2,0	1,9	1,8
Unfälle mit nur Sachschaden										
bei Fahrzeugführern	86,0	89,0	91,3	91,9	90,0	92,6	90,5	88,7	89,0	88,8
bei Fahrzeugen	2,6	1,7	1,6	1,5	1,3	1,3	1,4	1,1	1,1	1,0
bei Fußgängern	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Straßenverhältnisse	8,8	7,2	5,0	4,7	6,8	4,1	5,7	7,8	7,8	8,1
Witterungseinflüsse, Hindernisse, Sonstige Ursachen	2,3	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	2,3	2,2	2,0	1,2

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 30

Von der Polizei festgestellte Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen 1978

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden [1])	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Ursachen der Fahrzeugführer insgesamt	487 895	*81,1*	18 694	*74,8*	542 354	*88,8*
Verkehrstüchtigkeit	50 269	*8,4*	2 834	*11,3*	41 572	*6,8*
Alkoholeinfluß	45 918	*7,6*	2 519	*10,1*	38 673	*6,3*
Einfluß anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift	307	*0,1*	10	*0,0*	379	*0,1*
Übermüdung	2 470	*0,4*	178	*0,7*	1 721	*0,3*
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	1 574	*0,3*	127	*0,5*	799	*0,1*
Straßenbenutzung	35 690	*5,9*	1 666	*6,7*	36 795	*6,0*
Benutzung der falschen Fahrbahn, auch Richtungsfahrbahn, oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	9 841	*1,6*	373	*1,5*	5 694	*0,9*
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	25 849	*4,3*	1 293	*5,2*	31 101	*5,1*
Geschwindigkeit Nicht angepaßt	108 011	*18,0*	5 882	*23,5*	106 176	*17,4*
Mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	11 811	*2,0*	1 060	*4,2*	9 814	*1,6*
In anderen Fällen	96 200	*16,0*	4 822	*19,3*	96 362	*15,8*
Abstand	35 379	*5,9*	412	*1,6*	67 873	*11,1*
Ungenügender Sicherheitsabstand	34 473	*5,7*	402	*1,6*	65 541	*10,7*
Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	906	*0,2*	10	*0,0*	2 332	*0,4*
Überholen	25 264	*4,2*	1 098	*4,4*	28 121	*4,6*
Unzulässiges Rechtsüberholen	1 162	*0,2*	25	*0,1*	1 207	*0,2*
Überholen trotz Gegenverkehr	4 931	*0,8*	444	*1,8*	3 843	*0,6*
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	6 869	*1,1*	161	*0,6*	9 655	*1,6*
Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	1 236	*0,2*	78	*0,3*	955	*0,2*
Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	1 930	*0,3*	47	*0,2*	4 287	*0,7*
Fehler beim Wiedereinordnen	1 969	*0,3*	65	*0,3*	2 158	*0,4*
Sonstige Fehler beim Überholen	5 531	*0,9*	216	*0,9*	4 103	*0,7*
Fehler beim Überholtwerden	1 636	*0,3*	62	*0,2*	1 913	*0,3*
Vorbeifahren	1 912	*0,3*	25	*0,1*	4 228	*0,7*

[1]) Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 30

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden [1])	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen	1 477	*0,2*	18	*0,1*	3 082	*0,5*
Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	435	*0,1*	7	*0,0*	1 146	*0,2*
Nebeneinanderfahren; fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren sowie Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens	3 143	*0,5*	40	*0,2*	10 400	*1,7*
Vorfahrt, Vorrang	74 131	*12,3*	1 649	*6,6*	89 026	*14,6*
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links"	10 208	*1,7*	92	*0,4*	15 821	*2,6*
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	52 036	*8,6*	1 226	*4,9*	61 096	*10,0*
Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrzeugstraßen	385	*0,1*	13	*0,1*	963	*0,2*
Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen	1 024	*0,2*	44	*0,2*	687	*0,1*
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	8 079	*1,3*	134	*0,5*	8 353	*1,4*
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge	1 990	*0,3*	60	*0,2*	1 714	*0,3*
Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen	409	*0,1*	80	*0,3*	392	*0,1*
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	64 718	*10,8*	1 051	*4,2*	81 780	*13,4*
Fehler beim Abbiegen	40 524	*6,7*	669	*2,7*	41 381	*6,8*
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	7 691	*1,3*	142	*0,6*	19 595	*3,2*
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z. B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand	16 503	*2,7*	240	*1,0*	20 804	*3,4*
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	22 774	*3,8*	1 301	*5,2*	166	*0,0*

[1]) Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 30

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden[1]	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
An Fußgängerüberwegen	3 665	0,6	118	0,5	32	0,0
An Fußgängerfurten	2 976	0,5	66	0,3	16	0,0
Beim Abiegen	2 930	0,5	41	0,2	41	0,0
An Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	953	0,2	46	0,2	17	0,0
An anderen Stellen	12 250	2,0	1 030	4,1	60	0,0
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	3 632	0,6	77	0,3	2 719	0,4
Unzulässiges Halten oder Parken	692	0,1	23	0,1	1 099	0,2
Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen, sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen	719	0,1	45	0,2	948	0,2
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	2 221	0,4	9	0,0	672	0,1
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	1 529	0,3	65	0,3	837	0,1
Ladung, Besetzung	1 629	0,3	53	0,2	1 844	0,3
Überladung, Überbesetzung	659	0,1	31	0,1	205	0,0
Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	970	0,2	22	0,1	1 639	0,3
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	59 814	9,9	2 541	10,2	70 817	11,6
Technische Mängel, Wartungsmängel	6 976	1,2	293	1,2	5 960	1,0
Beleuchtung	1 115	0,2	67	0,3	425	0,1
Bereifung	2 213	0,4	108	0,4	2 364	0,4
Bremsen	1 802	0,3	69	0,3	1 500	0,2
Lenkung	455	0,1	9	0,0	316	0,1
Zugvorrichtung	66	0,0	8	0,0	146	0,0
Andere Mängel	1 325	0,2	32	0,1	1 207	0,2
Falsches Verhalten der Fußgänger	55 255	9,2	4 072	16,3	1 184	0,2
Verkehrstüchtigkeit	4 297	0,7	529	2,1	118	0,0
Alkoholeinfluß	4 113	0,7	514	2,1	112	0,0
Einfluß anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift	23	0,0	1	0,0	1	0,0
Übermüdung	6	0,0	–	–	1	0,0
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	155	0,0	14	0,1	4	0,0
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	47 090	7,8	3 159	12,6	906	0,1

[1]) Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 30

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden [1]	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
An Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	3 067	0,5	168	0,7	236	0,0
Auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	493	0,1	.22	0,1	13	0,0
In der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	4 111	0,7	309	1,2	84	0,0
An anderen Stellen:						
Durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	9 170	1,5	322	1,3	60	0,0
Ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	27 819	4,6	2 043	8,2	454	0,1
Durch sonstiges falsches Verhalten	2 430	0,4	295	1,2	59	0,0
Nichtbenutzen des Gehweges	600	0,1	59	0,2	9	0,0
Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite	530	0,1	101	0,4	16	0,0
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	764	0,1	20	0,1	28	0,0
Andere Fehler der Fußgänger	1 974	0,3	204	0,8	107	0,0
Straßenverhältnisse	40 599	6,7	1 481	5,9	49 534	8,1
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	39 267	6,5	1 413	5,7	48 280	7,9
Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl	1 116	0,2	5	0,0	448	0,1
Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer	414	0,1	15	0,1	328	0,1
Schnee, Eis	17 798	3,0	649	2,6	23 923	3,9
Regen	18 849	3,1	706	2,8	22 764	3,7
Andere Einflüsse	1 090	0,2	38	0,2	817	0,1
Zustand der Straße	1 224	0,2	61	0,2	1 138	0,2
Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis	521	0,1	42	0,2	655	0,1
Anderer Zustand der Straße	703	0,1	19	0,1	483	0,1
Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen	69	0,0	1	0,0	89	0,0
Mangelhafte Beleuchtung der Straße	25	0,0	2	0,0	17	0,0
Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen	14	0,0	4	0,0	10	0,0
Witterungseinflüsse	5 637	0,9	308	1,2	5 058	0,8
Sichtbehinderung durch Nebel	2 610	0,4	155	0,6	2 277	0,4

[1]) Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 30

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden [1]	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Starker Regen, Hagel, Schneegestöber usw.	1 423	*0,2*	80	*0,3*	1 601	*0,3*
Blendende Sonne	967	*0,2*	34	*0,1*	713	*0,1*
Seitenwind	543	*0,1*	35	*0,1*	344	*0,1*
Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse	94	*0,0*	4	*0,0*	123	*0,0*
Hindernisse	3 751	*0,6*	61	*0,2*	5 049	*0,8*
Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn	384	*0,1*	13	*0,1*	468	*0,1*
Wild auf der Fahrbahn	1 386	*0,2*	18	*0,1*	2 036	*0,3*
Anderes Tier auf der Fahrbahn	1 340	*0,2*	18	*0,1*	1 673	*0,3*
Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn	641	*0,1*	12	*0,0*	872	*0,1*
Sonstige Ursachen	1 327	*0,2*	86	*0,3*	1 317	*0,2*
Ursachen von anderen Personen als Fahrzeugführer oder Fußgänger	204	*0,0*	11	*0,0*	77	*0,0*
Ursachen insgesamt	601 644	*100,0*	25 006	*100,0*	610 533	*100,0*

[1]) Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 31

Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Fußgänger, die 1977 und 1978 zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten

Ursache	1977	1978	Zu- (+) bzw. Abnahme (–) 1978 gegenüber 1977
	Anzahl		%
Ursachen innerhalb von Ortschaften	17 904	16 593	– 7,3
Ursachen außerhalb von Ortschaften	982	891	– 9,3
zusammen	18 886	17 484	– 7,4
darunter:			
Mangelnde Verkehrstüchtigkeit durch Alkohol-, Drogeneinfluß oder körperliche bzw. geistige Schwächen	30	38	+ 26,7
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn			
an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizei oder Lichtzeichen geregelt war	838	843	+ 0,6
auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung	220	194	– 11,8
in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	1 322	1 131	– 14,4
an anderen Stellen	15 415	14 293	– 7,3
darunter:			
durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	4 515	4 277	– 5,3
ohne auf den Verkehr zu achten	10 417	9 592	– 7,9
Spielen auf der Fahrbahn	552	489	– 11,4
Nichtbenutzen des Gehweges	66	66	± 0
Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite	51	35	– 31,4

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 32

Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Radfahrer, die 1977 und 1978 zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten

Ursache	1977	1978	Zu- (+) bzw. Abnahme (–) 1978 gegenüber 1977
	Anzahl		%
Ursachen innerhalb von Ortschaften	16 118	15 365	– 4,7
Ursachen außerhalb von Ortschaften	2 197	2 013	– 8,4
zusammen	18 315	17 378	– 5,1
davon:			
Mangelnde Verkehrstüchtigkeit durch			
Alkoholeinfluß	20	18	– 10,0
Andere berauschende Mittel (Rauschgift, Drogen)	2	2	×
Übermüdung	3	1	×
Körperliche und geistige Mängel	32	34	+ 6,3
zusammen	57	55	– 3,5
Fahrfehler	18 258	17 323	– 5,1
darunter:			
Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorranges	4 071	3 800	– 6,7
Fehler beim Abbiegen	3 173	2 970	– 6,4
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	2 421	2 318	– 4,3
Benutzen der falschen Fahrbahn	1 613	1 653	+ 2,3
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1 193	1 211	+ 1,5
Falsches Überholen	598	562	– 6,0
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	661	669	+ 1,2
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	470	468	– 0,4
Ungenügender Sicherheitsabstand	374	379	+ 1,3
Nebeneinanderfahren, Fehler beim Fahrstreifenwechsel	293	242	– 17,4
Falsches Vorbeifahren	91	86	– 5,5
Überbesetzung, -ladung	81	81	×
Nichtbeachtung der Beleuchtungsvorschriften	115	72	– 37,4
Außerdem technische bzw. Wartungsmängel bei Fahrrädern der 6- bis 14jährigen Verursacher von Unfällen mit Personenschaden	389	378	– 2,8
darunter:			
Bremsen	170	173	+ 1,8
Beleuchtung	126	103	– 18,3

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 33

Unfallbeteiligung und Anteil der Ursache „Alkoholeinfluß" der Kraftfahrzeugführer

Jahr	Unfallbeteiligte Kraftfahrzeugführer		darunter mit Unfallursache „Alkoholeinfluß"		
	Anzahl	1966 = 100	Anzahl	Anteil %	1966 = 100
			bei Unfällen mit Getöteten		
1966	19 859	100	3 180	*16,0*	100
1967	20 151	101	3 157	*15,7*	99
1968	19 986	101	2 936	*14,7*	92
1969	21 048	106	3 134	*14,9*	99
1970	24 271	122	3 459	*14,3*	109
1971	23 891	120	3 340	*14,0*	105
1972	24 025	121	3 587	*14,9*	113
1973	20 932	105	2 790	*13,3*	88
1974	18 497	93	2 741	*14,8*	86
1975	18 846	95	2 527	*13,4*	79
1976	19 041	96	2 534	*13,3*	80
1977	19 786	100	2 689	*13,6*	85
1978	19 524	98	2 405	*12,3*	76
			bei Unfällen mit Personenschaden		
1966	478 890	100	42 164	*8,8*	100
1967	481 618	101	42 775	*8,9*	101
1968	494 875	103	42 206	*8,5*	100
1969	521 694	109	42 829	*8,2*	102
1970	591 148	123	48 699	*8,2*	115
1971	576 050	120	48 740	*8,5*	116
1972	597 465	125	51 945	*8,7*	123
1973	558 226	117	43 987	*7,9*	104
1974	516 844	108	43 292	*8,4*	103
1975	521 547	109	43 431	*8,3*	103
1976	559 857	117	44 002	*7,9*	104
1977	599 320	125	45 192	*7,5*	107
1978	608 915	127	44 187	*7,3*	105

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 34

An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Januar bis Juni 1979 Unfälle mit		Januar bis Juni 1978 Unfälle mit		Zu- bzw. Abnahme (–) Unfälle mit	
	Personen-schaden	schwerem Sach-schaden	Personen-schaden	schwerem Sach-schaden	Personen-schaden	schwerem Sach-schaden
	Anzahl				in %	
Führer von:						
Mofas, Mopeds	21 079	949	21 588	726	– 2,4	30,7
innerorts	17 468	775	17 861	604	– 2,2	28,3
außerorts	3 611	174	3 727	122	– 3,1	42,6
Krafträdern, Kraftrollern	18 449	1 623	18 641	1 344	– 1,0	20,8
innerorts	13 314	1 308	13 631	1 060	– 2,3	23,4
außerorts	5 135	315	5 010	284	2,5	10,9
Personenkraftwagen	210 219	368 822	224 822	326 318	– 6,5	13,0
innerorts	139 448	280 743	150 128	245 679	– 7,1	14,3
außerorts	70 771	88 079	74 694	80 639	– 5,3	9,2
Bussen	3 393	4 357	3 219	3 559	5,4	22,4
innerorts	2 670	3 402	2 510	2 669	6,4	27,5
außerorts	723	955	709	890	2,0	7,3
Güterkraftfahrzeugen	17 546	34 624	17 924	28 946	– 2,1	19,6
innerorts	9 533	21 936	10 144	18 065	– 6,0	21,4
außerorts	8 013	12 688	7 780	10 881	3,0	16,6
Landwirtschaftlichen Zugmaschinen	984	1 183	1 034	1 130	– 4,8	4,7
innerorts	371	572	382	518	– 2,9	10,4
außerorts	613	611	652	612	– 6,0	– 0,2
Sonderkraftfahrzeugen nicht zur Lastenbeförderung	845	1 689	784	1 165	7,8	45,0
innerorts	552	1 221	471	801	17,2	52,4
außerorts	293	468	313	364	– 6,4	28,6
Kraftfahrzeuge zusammen	272 515	413 247	288 012	363 188	– 5,4	13,8
innerorts	183 356	309 957	195 127	269 396	– 6,0	15,1
außerorts	89 159	103 290	92 885	93 792	– 4,0	10,1
darunter						
flüchtig	11 638	32 173	11 941	27 415	– 2,5	17,4
innerorts	7 954	23 875	8 025	20 125	– 0,9	18,6
außerorts	3 684	8 298	3 916	7 290	– 5,9	13,8

noch Anlage 34

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Januar bis Juni 1979 Unfälle mit		Januar bis Juni 1978 Unfälle mit		Zu- bzw. Abnahme (–) Unfälle mit	
	Personen-schaden	schwerem Sach-schaden	Personen-schaden	schwerem Sach-schaden	Personen-schaden	schwerem Sach-schaden
	Anzahl				in %	
Fahrrädern	21 603	379	23 814	328	– 9,3	15,5
innerorts	18 802	291	20 754	255	– 9,4	14,1
außerorts	2 801	88	3 060	73	– 8,5	20,5
darunter						
unter 15 Jahren	9 945	119	11 015	119	– 9,7	–
innerorts	8 857	88	9 837	90	– 10,0	– 2,2
außerorts	1 088	31	1 178	29	– 7,7	6,9
Anderen Fahrzeugen	2 436	8 552	2 441	6 576	– 0,2	30,0
innerorts	1 825	7 378	1 802	5 491	1,3	34,4
außerorts	611	1 174	639	1 085	– 4,4	8,2
Fußgänger	29 184	564	31 833	571	– 8,3	– 1,2
innerorts	26 931	493	29 315	499	– 8,1	– 1,2
außerorts	2 253	71	2 518	72	– 10,5	– 1,4
darunter						
unter 15 Jahren	12 035	94	13 233	105	– 9,1	– 10,5
innerorts	11 447	80	12 545	98	– 8,8	– 18,4
außerorts	588	14	688	7	– 14,5	×
65 und älter	5 050	96	6 004	94	– 15,9	2,1
innerorts	4 766	89	5 590	87	– 14,8	2,3
außerorts	284	7	414	7	– 31,4	–
Andere Personen	271	63	269	64	0,7	– 1,6
innerorts	183	36	196	32	– 6,6	12,5
außerorts	88	27	73	32	20,5	– 15,6
insgesamt	326 009	422 805	346 369	370 727	– 5,9	14,0
innerorts	231 097	318 155	247 194	275 673	– 6,5	15,4
außerorts	94 912	104 650	99 175	95 054	– 4,3	10,1
darunter						
unter 15 Jahren	22 357	305	24 610	292	– 9,2	4,5
innerorts	20 599	237	22 681	234	– 9,2	1,3
außerorts	1 758	68	1 929	58	– 8,9	17,2
65 Jahre und älter	15 323	12 707	17 331	11 350	– 11,6	12,0
innerorts	11 869	9 677	13 565	8 590	– 12,5	12,7
außerorts	3 454	3 030	3 766	2 760	– 8,3	9,8

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 35

Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Getötete Januar bis Juni 1979	Getötete Januar bis Juni 1978	Getötete Zu-Abnahme (−)	Schwerverletzte Januar bis Juni 1979	Schwerverletzte Januar bis Juni 1978	Schwerverletzte Zu-Abnahme (−)
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer und Mitfahrer von						
Mofas, Mopeds	299	371	− 19,4	6 580	6 696	− 1,7
innerorts	147	180	− 18,3	4 906	5 005	− 2,0
außerorts	152	191	− 20,4	1 674	1 691	− 1,0
Krafträdern, Kraftrollern	546	550	− 0,7	7 253	7 330	− 1,1
innerorts	213	227	− 6,2	4 503	4 587	− 1,8
außerorts	333	323	3,1	2 750	2 743	0,3
Personenkraftwagen	2 997	3 303	− 9,3	33 378	35 945	− 7,2
innerorts	581	661	− 12,1	11 982	13 227	− 9,4
außerorts	2 416	2 642	− 8,6	21 396	22 718	− 5,8
Bussen	7	12	x	282	278	1,4
innerorts	4	5	x	185	167	10,8
außerorts	3	7	x	97	111	− 12,6
Güterkraftfahrzeugen	109	148	− 26,4	1 200	1 284	− 6,6
innerorts	20	37	− 46,0	341	392	− 13,0
außerorts	89	111	− 19,8	859	892	− 3,7
Landwirtschaftlichen Zugmaschinen	20	28	− 28,6	133	141	− 5,7
innerorts	7	8	x	46	58	− 20,7
außerorts	13	20	− 35,0	87	83	4,8
Sonderkraftfahrzeugen nicht zur Lastenbeförderung	12	14	− 14,3	91	72	26,4
innerorts	5	10	x	45	35	28,6
außerorts	7	4	x	46	37	24,3
Kraftfahrzeugen zusammen	3 990	4 426	− 9,9	48 917	51 746	− 5,5
innerorts	977	1 128	− 13,4	22 008	23 471	− 6,2
außerorts	3 013	3 298	− 8,7	26 909	28 275	− 4,8
Fahrrädern	474	574	− 17,4	6 211	7 136	− 13,0
innerorts	261	328	− 20,4	5 005	5 794	− 13,6
außerorts	213	246	− 13,4	1 206	1 342	− 10,1
darunter						
unter 15 Jahren	151	184	− 17,9	2 974	3 483	− 14,6
innerorts	95	118	− 19,5	2 471	2 934	− 15,8
außerorts	56	66	− 15,2	503	549	− 8,4
anderen Fahrzeugen	10	7	x	91	77	18,2
innerorts	4	2	x	62	51	21,6
außerorts	6	5	x	29	26	11,5

noch Anlage 35

Leichtverletzte			Verunglückte		
Januar bis Juni		Zu-Abnahme (–)	Januar bis Juni		Zu-Abnahme (–)
1979	1978		1979	1978	
Anzahl		%	Anzahl		%
13 611	13 829	– 1,6	20 490	20 896	– 2,0
11 843	12 014	– 1,4	16 896	17 199	– 1,8
1 768	1 815	– 2,6	3 594	3 697	– 2,8
12 749	12 774	– 0,2	20 548	20 654	– 0,5
9 804	9 991	– 1,9	14 520	14 805	– 1,9
2 945	2 783	5,8	6 028	5 849	3,1
97 002	104 728	– 7,4	133 377	143 976	– 7,4
53 943	58 525	– 7,8	66 506	72 413	– 8,2
43 059	46 203	– 6,8	66 871	71 563	– 6,6
1 940	1 929	0,6	2 229	2 219	0,5
1 456	1 305	11,6	1 645	1 477	11,4
484	624	– 22,4	584	742	– 21,3
3 921	3 986	– 1,6	5 230	5 418	– 3,5
1 621	1 732	– 6,4	1 982	2 161	– 8,3
2 300	2 254	2,0	3 248	3 257	– 0,3
244	270	– 9,6	397	439	– 9,6
87	100	– 13,0	140	166	– 15,7
157	170	– 7,7	257	273	– 5,9
305	239	27,6	408	325	25,5
173	145	19,3	223	190	17,4
132	94	40,4	185	135	37,0
129 772	137 755	– 5,8	182 679	193 927	– 5,8
78 927	83 812	– 5,8	101 912	108 411	– 6,0
50 845	53 943	– 5,8	80 767	85 516	– 5,6
13 627	14 619	– 6,8	20 312	22 329	– 9,0
12 379	13 334	– 7,2	17 645	19 456	– 9,3
1 248	1 285	– 2,9	2 667	2 873	– 7,2
6 400	6 809	– 6,0	9 525	10 476	– 9,1
5 902	6 304	– 6,4	8 468	9 356	– 9,5
498	505	– 1,4	1 057	1 120	– 5,6
403	394	2,3	504	478	5,4
346	323	7,1	412	376	9,6
57	71	– 19,7	92	102	– 9,8

noch Anlage 35

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Getötete			Schwerverletzte		
	Januar bis Juni		Zu-Abnahme (–)	Januar bis Juni		Zu-Abnahme (–)
	1979	1978		1979	1978	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fußgänger	1 354	1 778	– 23,9	11 779	12 993	– 9,4
innerorts	999	1 323	– 24,5	10 764	11 869	– 9,3
außerorts	355	455	– 22,0	1 015	1 124	– 9,7
darunter						
unter 15 Jahren	246	318	– 22,7	5 235	5 780	– 9,4
innerorts	179	249	– 28,1	4 930	5 403	– 8,8
außerorts	67	69	– 2,9	305	377	– 19,1
65 Jahre und älter	586	843	– 30,5	2 293	2 697	– 15,0
innerorts	500	706	– 29,2	2 173	2 528	– 14,1
außerorts	86	137	– 37,2	120	169	– 29,0
andere Personen	11	10	10,0	60	60	–
innerorts	2	6	x	37	37	–
außerorts	9	4	x	23	23	–
insgesamt	5 839	6 795	– 14,1	67 058	72 012	– 6,9
innerorts	2 243	2 787	– 19,5	37 876	41 222	– 8,1
außerorts	3 596	4 008	– 10,3	29 182	30 790	– 5,2
darunter						
unter 15 Jahren	514	618	– 16,8	10 091	11 231	– 10,2
innerorts	296	387	– 23,5	8 096	9 083	– 10,9
außerorts	218	231	– 5,6	1 995	2 148	– 7,1
65 Jahre und älter	1 111	1 460	– 23,9	4 922	5 735	– 14,2
innerorts	686	934	– 26,6	3 583	4 215	– 15,0
außerorts	425	526	– 19,2	1 339	1 520	– 11,9

noch Anlage 35

Leichtverletzte			Verunglückte		
Januar bis Juni		Zu-Abnahme (–)	Januar bis Juni		Zu-Abnahme (–)
1979	1978		1979	1978	
Anzahl		%	Anzahl		%
15 269	16 180	– 5,6	28 402	30 951	– 8,2
14 475	15 356	– 5,7	26 238	28 548	– 8,1
794	824	– 3,7	2 164	2 403	– 10,0
6 376	6 862	– 7,1	11 857	12 960	– 8,5
6 175	6 644	– 7,1	11 284	12 296	– 8,2
201	218	– 7,8	573	664	– 13,7
2 109	2 393	– 11,9	4 988	5 933	– 15,9
2 037	2 293	– 11,2	4 710	5 527	– 14,8
72	100	– 28,0	278	406	– 31,5
147	128	14,8	218	198	10,1
110	100	10,0	149	143	4,2
37	28	32,1	69	55	25,5
159 218	169 076	– 5,8	232 115	247 883	– 6,4
106 237	112 925	– 5,9	146 356	156 934	– 6,8
52 981	56 151	– 5,7	85 759	90 949	– 5,7
19 280	20 941	– 7,9	29 885	32 790	– 8,9
15 732	16 974	– 7,3	24 124	26 444	– 8,8
3 548	3 967	– 10,6	5 761	6 346	– 9,2
7 946	8 783	– 9,5	13 979	15 978	– 12,5
5 954	6 560	– 9,2	10 223	11 709	– 12,7
1 992	2 223	– 10,4	3 756	4 269	– 12,0

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 36

Unfallbeteiligte und verunglückte Personen im Alter von 65 und mehr Jahren 1978

Gegenstand des Nachweises	Art der Verkehrsbeteiligung				Insgesamt	Zu- (+) bzw. Abnahme (−) gegenüber 1977
	Personenkraftwagen	Motorisierte Zweiräder	Fahrrad	Fußgänger		
	Anzahl					%
An Unfällen mit Personenschaden						
waren beteiligt	17 078	2 116	5 213	13 201	38 495	+ 3,2
darunter als Hauptverursacher	10 532	1 202	2 969	6 071	21 364	+ 1,4
%	*61,7*	*56,8*	*57,0*	*46,0*	55,5	
Es verunglückten						
als Fahrzeugführer						
tödlich	377	156	506	.	1 060	− 2,4
schwerverletzt	1 442	810	2 101	.	4 437	+ 5,3
leichtverletzt	3 788	1 087	2 504	.	7 578	+ 3,5
als Mitfahrer						
tödlich	381	–	–	.	402	+ 2,8
schwerverletzt	2 094	10	–	.	2 330	+ 7,4
leichtverletzt	5 606	22	1	.	6 948	+ 6,2
zusammen						
tödlich	758	156	506	.	1 462	− 1,0
schwerverletzt	3 536	820	2 101	.	6 767	+ 6,0
leichtverletzt	9 394	1 109	2 505	.	14 526	+ 4,8

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 37

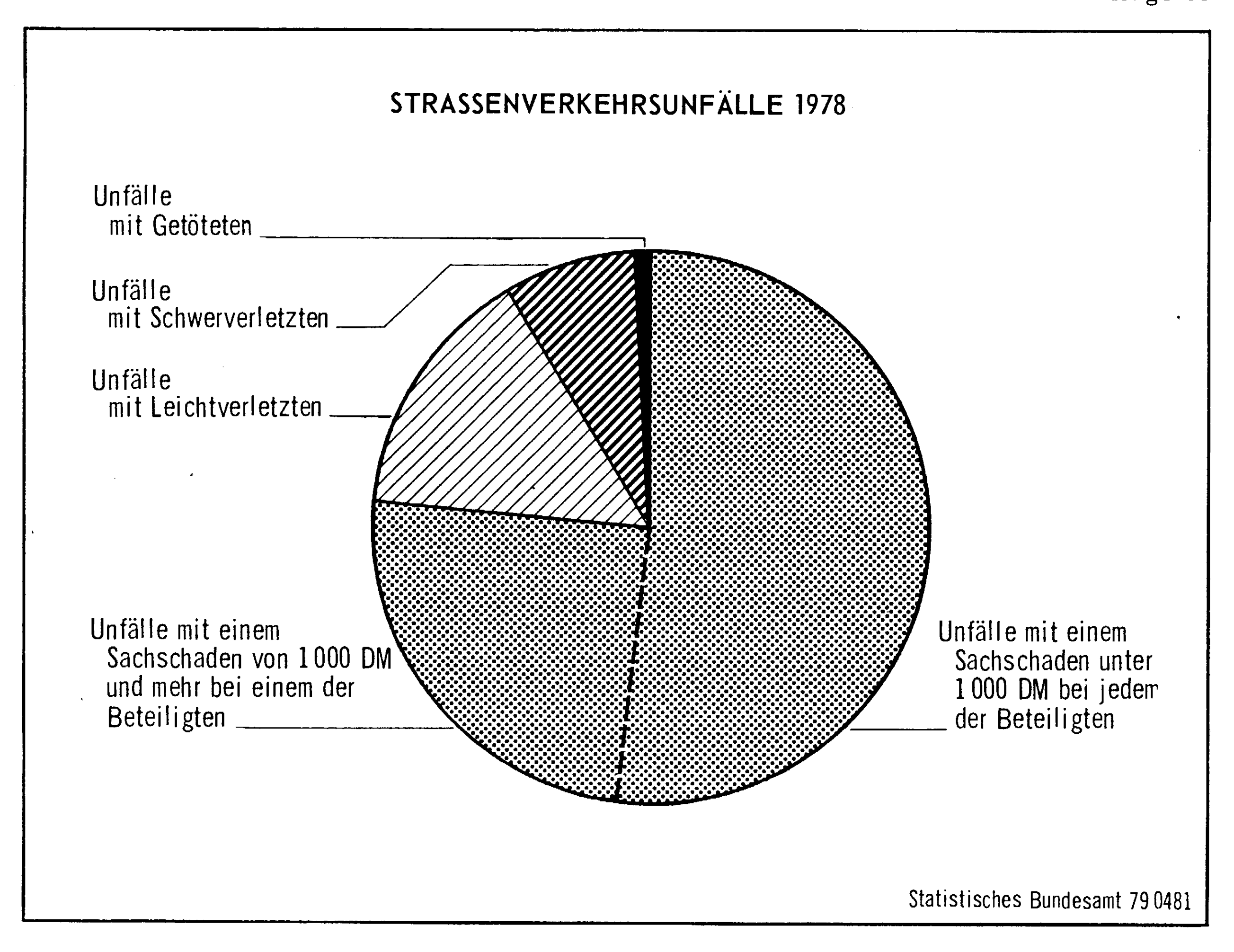
Bestand, Verkehrsleistungen und Unfallhäufigkeit der Zweiräder und Personenkraftwagen 1978

Gegenstand des Nachweises	Fahrrad	Mofa	Moped, Mokick	Kraftrad, Kraftroller	Personenkraftwagen
Bestand am 1. 7. 1978 . . . Anzahl	.	1 372 556	652 164	595 851	21 212 046
Durchschnittliche Besetzung [1]	.	1,1		1,2	1,5
Durchschnittliche Fahrleistung [1] in 1000 km	.	1,5		2,5	13,2
Gesamtfahrleistung [1] in Mrd. km	.	3,2		1,0	279,3
Personenkilometer [1] in Mrd. km	.	3,5		1,2	419,0
Beteiligung an Unfallschäden mit Personenschaden . . . Anzahl	51 161	31 715	17 945	38 552	471 787
je 100 Mill. zurückgelegte km	.	1 420		3 800	169
mit Getöteten . . . Anzahl	1 430	584	321	1 327	14 335
je 100 Mill. zurückgelegte km	.	28		130	5
Verunglückte Fahrzeugführer und Mitfahrer . . . Anzahl	47 938	29 767	18 435	42 718	302 020
je 1 Mrd. Personenkilometer	.	13 700		35 000	720
Getötete . . . Anzahl	1 349	552	299	1 149	7 082
je 1 Mrd. Personenkilometer	.	240		950	17
Schwerverletzte . . . Anzahl	15 424	9 662	6 046	15 335	76 270
je 1 Mrd. Personenkilometer	.	4 400		13 000	180
Leichtverletzte . . . Anzahl	31 165	19 553	12 090	26 234	218 668
je 1 Mrd. Personenkilometer	.	9 000		22 000	520

[1]) geschätzte Zahlen

Quelle: BMV Verkehr in Zahlen 1979. Herausgeber: BMV.
Verantwortlich: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin (West)

Anlage 38


STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE 1978
Unfälle mit Getöteten
Unfälle mit Schwerverletzten
Unfälle mit Leichtverletzten
Unfälle mit einem Sachschaden von 1000 DM und mehr bei einem der Beteiligten
Unfälle mit einem Sachschaden unter 1000 DM bei jedem der Beteiligten
Statistisches Bundesamt 79 0481

Anlage 39

Gurteinbau- und Gurtanlegequoten von Fahrern und Beifahrern nach Straßentypen im Zeitvergleich Januar 1974 bis März 1979[1])

in v. H.

	Einbauquote	Anlegequote / Fahrer[2])		Anlegequote / Beifahrer[2])	
		alle Pkw	Gurt-Pkw	alle Pkw mit Beifahrer	Gurt-Pkw mit Beifahrer
Autobahn					
August 1975	72 (2 002)	49 (2 002)	68 (1 451)	48 (631)	67 (450)
November 1975[3])	80 (6 057)	55 (7 252)	70 (4 866)	56 (4 135)	68 (2 842)
Januar 1976	92 (6 416)	71 (6 416)	77 (5 874)	n. e.[5])	n. e.[5])
März 1976	92 (7 514)	72 (7 514)	79 (6 878)	67 (4 196)	74 (3 867)
Oktober 1976	92 (5 597)	70 (5 597)	77 (5 147)	73 (3 356)	79 (3 102)
März 1977	94 (5 600)	71 (5 600)	76 (5 262)	75 (3 321)	79 (3 119)
September 1977	95 (5 600)	70 (5 600)	74 (5 326)	73 (3 514)	77 (3 343)
Februar/März 1978	96 (5 600)	73 (5 600)	76 (5 394)	76 (3 186)	78 (3 075)
September 1978	97 (5 600)	76 (5 600)	79 (5 441)	78 (3 401)	81 (3 310)
März 1979	99 (5 600)	84 (5 600)	85 (5 528)	84 (3 260)	85 (3 230)
Landstraße					
August 1975	66 (1 024)	29 (1 024)	44 (677)	28 (532)	42 (349)
November 1975	73 (5 762)	34 (5 762)	46 (4 199)	36 (2 787)	48 (2 084)
Januar 1976	80 (4 964)	58 (4 964)	73 (3 953)	n. e.[5])	n. e.[5])
März 1976	85 (5 786)	51 (5 786)	60 (4 950)	53 (2 787)	61 (2 419)
Oktober 1976	87 (4 800)	47 (4 800)	54 (4 186)	51 (2 395)	58 (2 121)
März 1977	89 (4 800)	49 (4 800)	55 (4 270)	53 (2 422)	59 (2 152)
September 1977	93 (4 800)	52 (4 800)	56 (4 442)	54 (2 338)	58 (2 171)
Februar/März 1978	93 (4 799)	54 (4 799)	58 (4 466)	57 (2 305)	61 (2 157)
September 1978	96 (4 800)	62 (4 800)	65 (4 599)	66 (2 348)	69 (2 255)
März 1979	97 (4 800)	65 (4 800)	67 (4 655)	69 (2 305)	70 (2 253)
Innerorts					
Januar 1974	41 (14 728)	9 (14 728)	22 (6 010)	n. e.[5])	n. e.[5])
November 1974	53 (8 597)	13 (8 597)	24 (4 575)	n. e.[5])	n. e.[5])
August 1975	64 (1 200)	16 (1 200)	25 (762)	14 (405)	22 (259)
November 1975	74 (7 148)	22 (7 148)	30 (5 304)	18 (2 121)	25 (1 553)
Januar 1976	79 (1 700)	36 (1 700)	45 (1 342)	n. e.[5])	n. e.[5])
März 1976	84 (5 997)	35 (5 997)	42 (5 049)	36 (1 660)	43 (1 397)
Oktober 1976	89 (8 397)	32 (8 397)	36 (7 467)	30 (2 482)	34 (2 201)
März 1977	91 (8 400)	33 (8 400)	36 (7 642)	34 (2 529)	38 (2 312)
September 1977	93 (8 400)	38 (8 400)	41 (7 833)	39 (2 607)	42 (2 412)
Februar/März 1978	94 (8 399)	41 (8 399)	44 (7 934)	37 (2 352)	40 (2 220)
September 1978	95 (8 398)	46 (8 398)	49 (8 010)	48 (2 518)	50 (2 414)
März 1979	98 (8 400)	44 (8 400)	45 (8 199)	42 (2 363)	43 (2 304)
Querschnitt[4])					
August 1975	66 (4 226)	26 (4 226)	39 (2 890)	27 (1 568)	41 (1 058)
November 1975	74 (18 966)	32 (20 162)	42 (14 369)	31 (9 043)	41 (6 479)
Januar 1976	81 (13 080)	50 (13 080)	62 (11 169)	n. e.[5])	n. e.[5])
März 1976	85 (19 297)	47 (19 297)	55 (16 877)	48 (8 643)	55 (7 683)
Oktober 1976	89 (18 794)	44 (18 794)	49 (16 800)	45 (8 233)	51 (7 424)
März 1977	90 (18 800)	45 (18 800)	50 (17 174)	48 (8 272)	53 (7 583)
September 1977	93 (18 800)	48 (18 800)	52 (17 601)	50 (8 459)	54 (7 926)
Februar/März 1978	94 (18 798)	51 (18 798)	54 (17 794)	51 (7 843)	54 (7 452)
September 1978	96 (18 798)	57 (18 798)	59 (18 050)	60 (8 267)	62 (7 979)
März 1979	98 (18 800)	58 (18 800)	59 (18 382)	59 (7 928)	61 (7 787)

[1]) Die Daten wurden durch direkte Verhaltensbeobachtungen im fließenden Verkehr erhoben (Verkehrsgrößen). Die Prozentzahlen geben den jeweiligen Anteil der Pkw mit eingebautem Gurt bzw. die Gurtanlegequoten für die Fahrer und Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

[2]) Die Prozentuierungsbasis bezieht sich einmal auf alle Beobachtungsobjekte (alle Pkw), zum anderen auf Beobachtungsobjekte mit eingebauten Sicherheitsgurten (Gurt-Pkw).

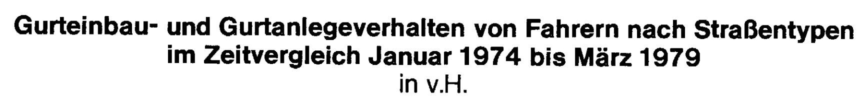
[3]) Da im November 1975 aufgrund des ungünstigen Beobachtungsstandortes an einer der sechs Autobahnzählstellen die Gurteinbauquoten nicht erhoben werden konnten, vermindert sich die Zahl der Objekte dementsprechend.

[4]) Zur Berechnung der Quoten im Verkehrsquerschnitt aller Straßentypen (gesamter Straßenverkehr) wurden die Werte der einzelnen Straßentypen nach den Gesamtfahrleistungen der Pkw im Verhältnis Autobahn : Landstraße : Innerortsstraße gleich 1 : 3,65 : 3,44 gewichtet.

[5]) Daten nicht erhoben.

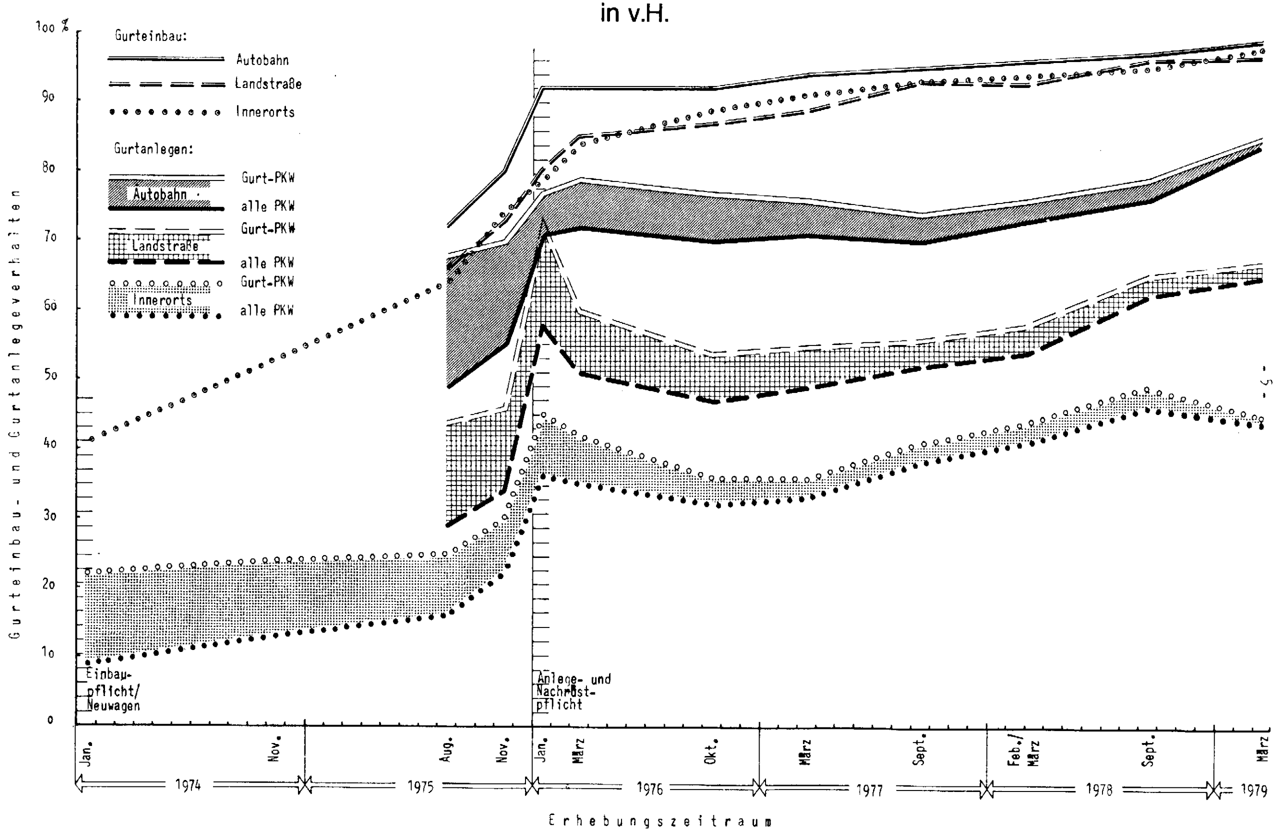
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Anlage 40



Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten von Fahrern nach Straßentypen im Zeitvergleich Januar 1974 bis März 1979

in v.H.



VIII. Anhang

A Unfallforschung, Technologische Forschung und Entwicklung

B Rettungswesen

A. Unfallforschung

1. Wesentliche Ergebnisse der Themenbereiche aus den Forschungsprogrammen der Bundesanstalt für Straßenwesen

1.1. Ergänzung und Verbesserung der Datenerhebung in der Unfallforschung

Die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik bilden die wesentliche Basis für die Kenntnisse über das Unfallgeschehen und dessen Entwicklung. Dieses Datenmaterial konnte mit Zustimmung der Statistischen Landesämter durch Verwendung von bereits vorhandenen oder zum Teil angepaßten Statistikprogrammsystemen für Sonderauswertungen verwendet werden [1]*). Zu speziellen Fragestellungen wurden auch Daten aus anderen Bereichen (u. a. Verbände, Versicherungen, Hochschul- und Industrieforschung) herangezogen. Die nach wie vor nötige Verbesserung bzw. Erweiterung der Datenbasis wurde mit dem Forschungsprojekt „Bestimmung des Datensoll-Zustandes der Unfallforschung" als erster Arbeitsschritt angegangen. Auf der Basis intensiver Expertengespräche konnte ein Katalog von generell wichtigen Merkmalen erarbeitet werden, der den mittel- und längerfristigen Datenbedarf beschreibt [2]. Grundlegende Fragen zur Erhebung und Verknüpfung von Fahrleistungsdaten wurden durch eine Projektgruppe beantwortet [3]. Untersuchungen zur Verkehrsbeteiligung von Kindern und älteren Personen [4, 5] sowie zum Unfallrisiko von Kindern [6] wurden abgeschlossen. Ebenso konnten neuere Informationen zur Zahl und Struktur der Führerscheininhaber gewonnen werden [7]. Die Auswertung des Verkehrszentralregisters wird weiter als Mittel der Effizienzkontrolle durch das Kraftfahrt-Bundesamt fortgeführt. Zudem wird das dort vorhandene Datenmaterial für die Unfallforschung im Bereich der Regelkreiskomponenten Mensch und Fahrzeug bereitgehalten und zur Verfügung gestellt.

Als ständige Aufgabe sind neben den Merkmalen, die das unmittelbare Unfallgeschehen beschreiben, Daten über die Bevölkerung, die Verkehrsteilnahme und Verkehrsverhalten zu erheben, aufzubereiten und miteinander zu verknüpfen.

Bei der Beurteilung des Unfallgeschehens und der Prüfung der Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist eine der Basisgrößen, die von den Fahrzeugen auf dem Straßennetz erbrachte Fahrleistung. Eine bei der BASt einberufene Projektgruppe hat deshalb einen Bericht erarbeitet, in dem eindeutige Begriffe definiert, einheitliche Gliederungsmerkmale festgelegt, praktikable Methoden für die künftige Ermittlung von Fahrleistungen vorgeschlagen und die finanziellen Erfordernisse dargestellt werden. Der Bericht soll Grundlagen zukünftiger Fahrleistungserhebungen sein [8].

1.2. Verbesserung der passiven Sicherheit für Fahrzeuginsassen und Zweiradbenutzer

Um die Schutzwirkung von Sicherheitsgurten weiter zu verbessern, wurden umfassende Literaturstudien durchgeführt und Unfälle mit Gurtträgern analysiert. Durch Fallstudien und statistische Aufbereitung des Materials konnten die Schutzwirkung von Gurten erneut bestätigt und Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen aufgezeigt werden [9, 10]. Eine Untersuchung von Gurtstrammern und Gurtkraftbegrenzern zur Verbesserung der Schutzwirkung von Sicherheitsgurten ergab, daß vorrangig Gurtstrammer eingeführt werden sollten [11]. Da Gurte in erster Linie für den Frontalaufprall ausgelegt sind, wurde geprüft, inwieweit solche Rückhaltesysteme auch für den Schrägaufprall ausreichenden Schutz bieten [12]. In einem Sachstandsbericht wurden rechtliche Fragestellungen mit technischen sowie statistischen Aspekten des Tragens von Sicherheitsgurten verknüpft [13].

Die biomechanische Forschung bildete sich in der BASt zu einem Schwerpunkt heraus. 1977 wurde der internationale Forschungsverbund Biomechanik gegründet und 1978 eine Beteiligung am Biomechanikprogramm der EG sichergestellt. Abgestützt auf Erkenntnisse der Unfallstatistik werden derzeit auf der Aufprallversuchsanlage der Bundesanstalt für Straßenwesen reale, gut erforschte Unfälle in Simulationsversuchen nachgefahren. Die bisherigen Ergebnisse wurden im Rahmen internationaler Zusammenarbeit verglichen [14, 15].

Der starke Zuwachs von Zweiradfahrern und deren Unfallbeteiligung veranlaßte zu einem verstärkten Bemühen um mehr Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmergruppe: Mit Dokumentationen konnte ein Einstieg in die Problematik eröffnet [16] und der Stand der passiven Sicherheit motorisierter Zweiräder aufgezeigt werden [17]. In einer Studie zur Helm-

*) Die Ziffern beziehen sich auf das **Literaturverzeichnis** (Anlage zu diesem Anhang)

tragepflicht für Moped- und Mofabenutzer wurden die besondere Bedeutung des Kopfschutzes für Zweiradbenutzer hervorgehoben und die Tragepflicht für diese Verkehrsteilnehmergruppen empfohlen [18].

1.3. Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Ein Schwerpunkt der bisherigen Forschungsprogramme war dem **Verhalten von Kindern** bis zum Alter von etwa 8 Jahren im Straßenverkehr gewidmet [4,2, 21, 22]. Auf der Grundlage der hierbei gewonnenen Erkenntnisse wurde ein Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern („Tübinger Modell") entwickelt [19]. Es strebt den systematischen Aufbau sicherheitsfördernder Verhaltensmuster bei Kindern an und gibt Eltern hierzu gezielte pädagogische Hilfestellungen unter Berücksichtigung des jeweiligen kindlichen Entwicklungsstandes. Die tragenden Prinzipien dieses Programms wurden in einer Reihe von Maßnahmen bereits erprobt. U. a. fanden seine Inhalte Eingang in eine mehrteilige Fernsehserie der ARD sowie in das vom Bundesminister für Verkehr unterstützte und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat zur Umsetzung übernommene Programm „Kind und Verkehr" [23]. Es stellt einen integrierten Ansatz verhaltenswissenschaftlicher, technischer und juristischer Bemühungen zur Verbesserung der Situation von Kindern zwischen 3 und 8 Jahren im Straßenverkehr dar.

Eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen einberufene Projektgruppe stellte Zielvorstellungen zur schulischen **Verkehrserziehung im Sekundarbereich I** zusammen, betrachtete unter entwicklungspsychologischen und verkehrsbezogenen Aspekten die Vielzahl bisheriger Lehrziele und zeigte die gegenwärtigen Probleme auf. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der noch unzureichenden Verwirklichung des integrativen Modells der Verkehrserziehung, das den Empfehlungen der KMK von 1972 zugrunde liegt. Als Ergebnis dieser Analysen wurden Vorschläge zur inhaltlichen Gewichtung der Lehrziele, organisatorische Hinweise zur Verbesserung und Intensivierung der Verkehrserziehung im Sekundarbereich gegeben und der noch bestehende Forschungs- und Entwicklungsbedarf aufgezeigt [24].

In einer Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde das Programm „EMS" (Einführung in den motorisierten Straßenverkehr) erarbeitet mit der Zielsetzung, **Jugendliche** auf die aktive **Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr** vorzubereiten [25]. Es richtet sich an Jugendliche im Alter zwischen 14 und 18 Jahren und stellt ein Konzept für die schulische Verkehrserziehung in der Sekundarstufe dar. Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat wurde hierzu ein umfangreiches Medienpaket erstellt. Die Fernuniversität Hagen verschickt Studienbriefe, durch die eine qualifizierte Ausbildung der Kursleiter gewährleistet ist. Das Gesamtprogramm wird z. Z. erprobt.

Einen besonderen Raum nahm die Erarbeitung von Grundlagen für die **Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer** ein. Ziel einer Projektgruppe des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung sowie der BASt war die Verbesserung der sozialen Integration dieser Zielgruppe durch Verkehrsaufklärung. Ausgehend von ihrer spezifischen Lebenssituation wurden Ziele eines Aufklärungskonzepts, Formen und mögliche Träger benannt [26]. Der deutsche Verkehrssicherheitsrat beabsichtigt, im Jahre 1980 in Kooperation mit dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung das vorgenannte Konzept in konkreten Aufklärungsmaßnahmen zu realisieren.

1.4. Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer

In der ab 1. September 1976 verbindlichen Fahrschülerausbildungsordnung wurde der **Gefahrenlehre** ein hoher Stellenwert zugewiesen. In einer Studie wurde daraufhin versucht, die verkehrsjuristischen und ingenieurwissenschaftlichen Aspekte der theoretischen Fahrschulausbildung mit den Gesichtspunkten der Gefahrenlehre zuammenzuführen [27]. Dieser Ansatz eröffnete neue Perspektiven auf dem Gebiet der Fahrschuldidaktik durch die systematische Analyse des Verhaltens von Kraftfahrern in typischen Verkehrssituationen. Aus einer Beschreibung dieser Situation ergaben sich die hauptsächlichen Fahraufgaben, die ein Kraftfahrer zu bewältigen hat. Zur Bewältigung dieser Fahraufgaben wurden Unterrichtseinheiten entwickelt. Auf dieser Grundlage werden derzeit in Zusammenarbeit mit Fahrlehrern Unterrichtsmaterialien entwickelt, die in der Fahrschule eingesetzt werden können.

Analysen der Daten des Verkehrszentralregisters sowie neuere in- und ausländische Forschungsergebnisse haben gezeigt, daß unter den Kraftfahrern folgende drei Gruppen ein besonderes Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen: **Junge Kraftfahrer, alkoholauffällige Kraftfahrer, mehrfach auffällige Kraftfahrer.** Die bisher in der Bundesrepublik Deutschland entwickelten **Nachschulungskurse** sind daher auf diese Risikogruppen ausgerichtet. Eine Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen hat im August 1978 einen Überblick über Zielsetzung, Inhalt und Organisation dieser Kurse geliefert sowie einen Zeitplan für deren Erprobung entworfen [28] und im Oktober 1978 ihren ersten Zwischenbericht vorgelegt [29], in den Empfehlungen für die Durchführung von Modellkursen ausgesprochen wurden. Er diente dem Bund-Länder-Fachausschuß für das Fahrerlaubnisrecht als Entscheidungshilfe bei der versuchsweisen Einführung von Nachschulungsmaßnahmen und gibt eine Übersicht über die mittlerweile in allen Bundesländern zur Erprobung der Kurse angelaufenen Modellversuche.

1.5. Verbesserung des Verkehrs unter Berücksichtigung der psycho-physischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer

Im Frühjahr 1979 wurde eine Literaturstudie über den Einfluß der **psychophysischen Leistungsfähigkeit** der Verkehrsteilnehmer auf das Unfallgesche-

hen vorgelegt. Hierin konnten die Grenzen des Wissenstandes hinsichtlich des Zusammenhanges zwischen psychophysischen Funktionsstörungen und Unfallgefährdung deutlich aufgezeigt und daraus praktische Schlußfolgerungen für die Kraftfahrereignungsdiagnostik gezogen werden [30].

Während der letzten Jahre war ein weiteres Ansteigen des **Medikamentenkonsums** festzustellen. Damit einhergehend dürfte der Anteil der Kraftfahrer, der ständig oder häufig unter der Wirkung von Arzneimitteln steht, ebenfalls angestiegen sein. In diesem Zusammenhang hat die BASt eine Untersuchung über die Wirkung von Beta-Blockern vorgelegt, in der bei speziellen Fahraufgaben Veränderungen in den psychophysiologischen Reaktionsgrößen nachgewiesen werden konnten [31].

Welcher Anteil am Unfallgeschehen heute zu Unrecht allein dem menschlichen Fehlverhalten angelastet wird und im Sinne einer dem Menschen nicht angepaßten Umwelt den Bedingungen des Straßenverkehrs und der Fahrzeugtechnik zuzuordnen ist, wurde bisher wenig erforscht. In Zusammenarbeit mit der Forschungsvereinigung für Automobiltechnik (FAT) wurde daher die **Leistungsfähigkeit des Kraftfahrers** bei der Aufnahme und Verarbeitung im wesentlichen optischer Informationen im Straßenverkehr untersucht. Es konnte nachgewiesen werden, daß gerade in kritischen Situationen die Informationsbelastung des Fahrers beträchtlich ist und zunehmend wichtige Informationen aus dem peripheren Wahrnehmungsbereich übersehen werden [32]. Entlastungsmöglichkeiten der durch die Fahrtätigkeit generell stark beanspruchten optischen Wahrnehmungsfunktionen durch einen angemessenen Einsatz akustischer Anzeigen im Kraftfahrzeug konnten angezeigt werden [33]. Mit Hilfe eines speziellen Meßfahrzeuges wurden zudem verbesserte Meßverfahren zur Untersuchung von **Beanspruchungsvorgängen beim Kraftfahrer** entwickelt [34]. Erste Ergebnisse experimenteller Untersuchungen hiermit lassen Zusammenhänge zwischen spezifischen Verkehrsbedingungen, menschlichen Leistungsvoraussetzungen und der Beanspruchung des Kraftfahrers erkennen [35]. Zur Identifikation von Verkehrssituationen, die den Kraftfahrer in seiner Leistungsfähigkeit überfordern, werden derzeit weitere Untersuchungen im Straßenverkehr durchgeführt [36].

Eine Projektgruppe unter Beteiligung von Experten aus Wissenschaft und Industrie erarbeitete ein Forschungskonzept zum Themenkreis **„Fahrer-Fahrzeugverhalten in kritischen Situationen"**, das an den Erfordernissen der Verkehrspraxis, besonders aber an den Fähigkeiten und dem Verhalten des Menschen orientiert ist [37]. Hierbei wird versucht, die Sicherheitsprobleme anhand der Analyse kritischer Situationen im Verkehr aufzuzeigen und daraus den Bedarf für technische Sicherheitsmaßnahmen abzuleiten.

1.6. Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens

In Fortführung des bisherigen Ansatzes zur Verbesserung der Beurteilungsgrundlagen für eine wirkungsvolle Fortentwicklung der bestehenden Rettungssysteme wurde neben einigen gezielten Datenerhebungen die Entwicklung einer **bundeseinheitlichen Dokumentation** [38] angegangen. Das **Simulationsmodell Rettungswesen** [39] steht nunmehr zur Lösung aktueller Fragestellungen zur Verfügung und ermöglicht nach einer weiteren Phase der Eichung anhand von realen Daten die systematische Datensammlung und -auswertung. Die bislang lückenhaften Kenntnisse zu **Verhalten am Unfallort und zu Sofortmaßnahmen** konnten erweitert werden [40, 41, 42]. Gleichzeitig ergab sich die Notwendigkeit zu weiterführenden praxisorientierten Untersuchungen. Zur **Wirksamkeit von Meldesystemen** wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Forschung und Technologie eine eingehende Begleituntersuchung zu dem Modellversuch „Autonotfunk" in Darmstadt begonnen [43]. Einen detaillierten Überblick über die laufenden und geplanten Projekte dieses Forschungsbereiches vermittelt Anhang B „Rettungswesen".

1.7. Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit

Ausgehend von den Ergebnissen [4, 5, 44] der zuvor untersuchten Arten und Häufigkeiten der Verkehrsteilnahme sowie der typischen Verhaltensweisen schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen als Fußgänger und Zweiradfahrer) wurde die Forschung in 1977 bis 1979 ausgerichtet auf die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in der Stadt- und Verkehrsplanung, die Verwertung praktischer Erfahrungen aus dem In- und Ausland sowie die Verbesserung der Methoden bei der Untersuchung von Unfall- und Gefahrenstellen. Dabei konnte der Erkenntnisstand auf folgenden Gebieten erweitert werden

- Einfluß der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrssicherheit [45]
- Verkehrssicherheit in der Generalverkehrsplanung [46]
- Verkehrssicherheit in Wohngebieten [47, 48, 49, 50, 51]
- Zusammenhang zwischen Radverkehrsanlagen und Verkehrssicherheit [52, 53]
- Auswirkungen von Bussen und Straßenbahnen in Fußgängerzonen auf die Verkehrssicherheit [54]
- Einfluß nachts ausgeschalteter Lichtsignalanlagen auf die Verkehrssicherheit [55]
- Verkehrskonflikttechniken [56, 57]
- Maßnahmen zur Verbesserung der innerörtlichen Sicherheit unterschieden nach Verkehrsteilnahmearten und -wirkungen in Zusammenhang mit Vorschriften und Richtlinien [58].

Soweit erforderlich wurden die Forschungsergebnisse den zuständigen Gremien zur Berücksichtigung bei der Fortschreibung von Regelwerken zugeleitet.

Zur Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer wurde beispielhaft für die Schulwege das **Informationsprogramm „Sicherer Schulweg"** ent-

wickelt [59]. Es baut auf dem Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen auf [60]. Das Informationsprogramm vermittelt den Stand der Kenntnisse nach Abstimmung zwischen Bund und Ländern an gemeinsam planende und gemeinsam handelnde zuständige Fachleute, Lehrer und Eltern. Die Forschungsergebnisse und Erfahrungen aus dem In- und Ausland sollen auf diesem Weg schnell, leicht nutzbar und wenig verkürzt in die praktische Arbeit einfließen. Das erfolgt bei diesem Programm mit anschaulichen Darstellungen, Handlungsanleitungen, Film und Informationsplakaten von eigens dafür vorbereiteten Fachleuten.

1.8. Untersuchungen zur Verbesserung der Außerortssicherheit

Die Fragen der Außerortssicherheit wurden in den vergangenen Jahren sowohl im Bereich Verkehrstechnik wie auch im Bereich Unfallforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen unter einer Vielzahl von Fragestellungen behandelt.

Wesentlich für die Beurteilung des **Verkehrsablaufs auf Autobahnen** und seine **zeitliche Entwicklung** ist die regelmäßige Messung von Geschwindigkeiten und Abständen einzelner Fahrzeuge. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat deshalb in Zusammenarbeit mit der TU München auf dem Bundesautobahnnetz 11 Meßquerschnitte an Bundesautobahnen eingerichtet. An jedem Querschnitt wird halbjährlich seit dem Frühjahr 1978 an einem normalen Werktag von 12 bis 18 Uhr der gesamte Verkehr in beiden Fahrtrichtungen erfaßt; zusätzlich werden an je einem Querschnitt eine Freitags- bzw. Sonntagsmessung durchgeführt. Mit Hilfe dieser Daten werden repräsentative Aussagen über Trends im Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten auf Bundesautobahnen und damit auch über Sicherheitsaspekte ermöglicht.

Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und der Bundesländer wurden **Falschfahrten auf Autobahnen** untersucht. Aus den insgesamt 1 788 Meldungen über Falschfahrten des Jahres 1978 konnten die möglichen Ursachen genauer eingegrenzt werden [61, 62]. Die Ergebnisse führten zur Aufstellung eines Kataloges von Maßnahmen mit Verbesserungsvorschlägen für Markierungen und Beschilderungen an Bundesautobahnen sowie einem Programm für gezielte Öffentlichkeitsarbeit [63]. Die Fortführung der Ursachenforschung im Jahre 1979 auf diesem Gebiet erbrachte Erkenntnisse über den Einfluß personenbezogener und situativer Faktoren bei der Entstehung von Falschfahrten [64, 65].

Die Bundesanstalt koordinierte Projekte der **Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen** und bereitete neue Projekte vor, die im Rahmenplan des Bundesministers für Verkehr durchgeführt werden. Hierzu gehört die Alternativroutensteuerung auf den Autobahnen A 3 und A 61 im Raum Koblenz durch eine additive Wechselwegweisung sowie die Maßnahmen zur verkehrsabhängigen Geschwindigkeitsbeeinflussung und für Fahrhilfen bei ungünstigen Witterungsbedingungen. Die Nebelwarnanlage an der Autobahn A 81 bei Stuttgart wird Ende 1979 nach erfolgtem Streckenbau wieder eingerichtet. Im Raum Düsseldorf wurde der Prototyp einer flexibel einsetzbaren Stauwarnanlage erprobt, bei der erstmals auf Autobahnen eine Funkübertragung für die Ansteuerung der Wechselzeichen eingesetzt wurde. Damit konnte der Verkehrsfluß merklich verbessert werden [66]. Einfach aufzubauende und zu betreibende Stauwarnanlagen sollen künftig vor allem im Vorfeld von Baustellen an Autobahnen eingesetzt werden.

Zur Vereinheitlichung der **wegweisenden Beschilderung** und zur Verbesserung der Verkehrsführung werden im Auftrag des Bundesministers für Verkehr „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Bundesautobahnen (RWBA)" und „Richtlinien für die Anwendung von Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (RWVZ)" erarbeitet. Neuere Forschungsarbeiten kommen zum Ergebnis, daß den Kraftfahrern auf den Verkehrswegen eher zu viele als zu wenig Informationen gegeben werden [67, 68, 69]. Vorrangige Bedeutung wird einer Informationsbegrenzung und einer einheitlichen Gestaltung der Beschilderung beigemessen, bei der vermehrt wahrnehmungspsychologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind [70].

Anhand ausländischer Erfahrungen wurde geprüft, ob der **Einsatz dreistreifiger Straßen** dort geeignet ist, wo einerseits der Bau einer Autobahn von der Verkehrsbelastung her noch nicht gerechtfertigt erscheint, wo aber andererseits die raumplanerisch angestrebte Verkehrsqualität durch eine zweistreifige Straße nicht erreichbar ist. Das Ergebnis macht deutlich: Steht der mittlere Fahrstreifen beiden Fahrtrichtungen zur Verfügung, wird gegenüber zweistreifigen Straßen die Verkehrsqualität deutlich erhöht; es steigt allerdings auch das Unfallrisiko. Wird der mittlere Fahrstreifen abschnittsweise einer Fahrtrichtung zum Überholen freigegeben, ergeben sich — zumindest in flachem Gelände — gegenüber den leistungsfähigen zweistreifigen Straßen bei gleichem Unfallrisiko keine höheren Verkehrsqualitäten. Allenfalls in hügeligem Gelände können dreistreifige Straßen in Bergrichtung die Überholqualität verbessern. Sie ermöglichen dann häufig eine dem Gelände angepaßtere und damit kostengünstigere Trassierung [71].

Auf der Grundlage internationaler Vergleichsmessungen der BASt [72] untersuchte eine von Frankreich, der Schweiz und der Bundesrepublik gebildete Kommission das Problem der **Straßengriffigkeit** und der **Verkehrssicherheit bei Nässe** [73]. Innerhalb dieser Kommission erarbeitete die BASt Beiträge zur Quantifizierung der Zunahme des Unfallrisikos bei Nässe und des Einflusses der Deckenart [74, 75]. Dabei zeigte sich, daß es nicht genügt, die Griffigkeit von Fahrbahnen nur — wie bisher üblich — durch den Bremskraftbeiwert zu kennzeichnen. Vielmehr sollte zusätzlich der Seitenkraftbeiwert angegeben werden, da Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn bzw. Schleudern bei Nässe auf Autobahnen stärker zunehmen als Auffahrunfälle, die durch Bremsvorgänge gekennzeichnet sind.

In Fortsetzung der **Anfahrversuche an seitliche Hindernisse** wurden Anfahrversuche an Notrufsäulen durchgeführt, die zeigten, daß die heute üblichen

Säulenkonstruktionen aus glasfaserverstärktem Polyesterharz zwar statisch betrachtet als umfahrbar eingestuft werden können, daß aber im Falle eines Anpralles eine Gefährdung der Fahrzeuginsassen durch den abbrechenden und unter bestimmten Umständen in die Fahrzeugzelle eindringenden Notrufsäulenkopf nicht ausgeschlossen werden kann. Für eine technische Verbesserung ihrer Anfahrsicherheit wurden entsprechende Konstruktionsvorschläge erarbeitet [76].

1.9. Untersuchungen über die Bewertung von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit

Kosten-Nutzen-Analysen wurden für folgende Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt:

- zur Frage der Erweiterung der Helmtragepflicht auf Mopeds/Mokick- und Mofabenutzer [18]
- Gurtanlegepflicht für Pkw-Insassen [13]
- zur Frage der Ausrüstung von Pkw mit Außenspiegeln an der rechten Fahrzeugseite [77]
- zur Frage der Ausrüstung von Autobahnen mit Schutzplanken [78]
- zur Frage der Ausrüstung von Pkw mit Feuerlöschern [79].

In Abstimmung mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen wurden einheitliche Kostensätze für die volkswirtschaftliche Bewertung von Straßenverkehrsunfällen bis zum Jahre 1980 fortgeschrieben [80].

Wirksamkeitsuntersuchungen sind durchgeführt worden für die Kampagne des Bundesministers für Verkehr „Gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften", die im Jahre 1976 stattfand [81] sowie die Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr zur Veränderung des Verhaltens zum Sicherheitsgurt [82]. Die laufenden Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Einbau- und Anlegen von Sicherheitsgurten (siehe Tabelle 1, Abbildung 1) sowie zum Schutzhelmtragen motorisierter Zweiradfahrer lieferten Informationen über die Beachtung und Hinweise für Maßnahmen zur besseren Durchsetzung bestehender Vorschriften. Eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtete Projektgruppe ist mit der Bewertung der versuchsweisen Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Omnibusse von 80 km/h auf 100 km/h auf Autobahnen beauftragt [83]. Einen neuen Ansatz zur Bewertung von Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen erbrachte die Untersuchung der Gesamtwirkung von unfallinduzierten Schäden auf den volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß [84]. Zudem wird ein nutzwertanalytisches Entscheidungsverfahren zur Bewertung von Unfallstellen mit Linksabbiegerverkehr erprobt [85]. Die im Unfallverhütungsbericht 1977 genannten Arbeiten zur Entwicklung und Überprüfung von Auswahlverfahren hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf Fragen der Verkehrsicherheit fanden Eingang in die Arbeit einer internationalen Forschungsgruppe der OECD, die sich mit Fragen von Bewertungsmethoden für Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen befaßt.

2. Planung der Unfallforschung

Zur optimalen Ausnutzung der knapp bemessenen Forschungsmittel und zur besseren Anpassung an mittelfristige Entwicklungen im Straßenverkehr ist die Unfallforschung der BASt zu einem Zweijahresturnus übergegangen. Im Berichtszeitraum wurde das Forschungsprogramm 1978/79 herausgegeben und das Programm 1980/81 entwickelt. Die thematischen Schwerpunkte folgen dabei in noch stärkerem Maße als bisher den Fragestellungen, die die praktische Verkehrssicherheitsarbeit bei Bund, Ländern, Gemeinden und Verbänden an die Forschung heranträgt.

Die Planung der Unfallforschung bezog sich vor allem auf die folgenden Forschungsfelder:

Verhalten der Verkehrsteilnehmer

Mit den vorangegangenen Programmen hat die BASt intensive Forschungen zum Problem des Alkohols im Straßenverkehr eingeleitet und schreibt sie nun bis zur Ableitung geeigneter Gegenmaßnahmen fort. Ferner wurde angesichts des stetig wachsenden Medikamentenkonsums die Notwendigkeit erkannt, die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ersten Untersuchungen zu unterziehen.

Verkehrserziehung

Der Forschungsschwerpunkt zur Verkehrserziehung 3- bis 8jähriger Kinder und 14- bis 18jähriger Jugendlicher hat sich von der wissenschaftlichen Entwicklung zur Erprobung und Wirksamkeitsüberprüfung verlagert. Im Entwicklungsstadium befinden sich dagegen noch die Erneuerung der Radfahrausbildung von Kindern, die Verkehrserziehung behinderter Kinder und die wissenschaftliche Konzeption eines künftigen Aus- und Fortbildungsangebots für Verkehrserzieher.

Fahrausbildung und Nachschulung

Nachdem mit der Entwicklung der „Verkehrsverhaltenslehre" ein wichtiger Impuls für die Fahrausbildung geschaffen wurde, richtet sich die Planung nun auf die Belange von Motorradfahrern und — in einem ersten Schritt — der Berufskraftfahrer. Die Nachschulungsansätze der BASt werden durch Wirksamkeitsuntersuchungen zum mehrfach auffälligen Kraftfahrer begleitet.

Verkehrsaufklärung und Mediennutzung

Durch Untersuchungen zur Mediennutzung sowie zur zweckmäßigen Gestaltung von Verkehrssicherheitstafeln und durch die Entwicklung eines leicht handhabbaren Instrumentariums zur Wirksamkeitsüberprüfung sollen Voraussetzungen zu einer weiteren Optimierung von Aufklärungsmaßnahmen geschaffen werden.

Aktive Fahrzeugsicherheit (Pkw)

Ein neuer Forschungsansatz soll sich mit kritischen Fahrsituationen und -manövern von Pkw-Fahrern befassen, um aus der detaillierten Analyse solcher Vorgänge abzuleiten, mit welchen fahrzeugseitigen Maßnahmen dem Kraftfahrer weitere Hilfen ange-

boten werden können. Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte sollen dabei stets einbezogen werden.

Passive Sicherheit für motorisierte Zweiräder

Nachdem die Forschung zur passiven Sicherheit in den vergangenen Jahren vorwiegend auf den Schutz von Pkw-Fahrern und Fußgängern gerichtet war, liegt der Akzent nun bei den motorisierten Zweiradfahrern. Hier sollen durch die Auswertung internationaler Literatur und die Unterstützung von Neuentwicklungen die — enger begrenzten — Möglichkeiten zum Schutz dieser besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppe weitestmöglich ausgeschöpft werden.

Innerörtliche Verkehrssicherheit

Mit Untersuchungen zur innerörtlichen Verkehrssicherheit sollen Ergebnisse bereitgestellt werden, die der Planung verkehrsberuhigter Wohngebiete und spezieller Maßnahmen zur Sicherung von Fußgängern und Fahrradfahrern, insbesondere Kindern und älteren Leuten, zugrundegelegt werden können. Im Hinblick auf eine Ausweitung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den kommenden Jahren sollen den verantwortlichen Stellen in den Städten und Gemeinden außerdem praxisgerechte Verfahrensweisen an die Hand gegeben werden, um unterschiedliche Interessenlagen in der Bevölkerung sowie zu erwartende Wirkungen und Nebenwirkungen derartiger Maßnahmen im Verkehrsnetz abschätzen und frühzeitig in den Planungsprozeß einbeziehen zu können.

Rettungswesen

Das Rettungswesen ist unter Berücksichtigung einer sich stetig ändernden Verkehrsinfrastruktur sowie unter Beachtung von Kosten- und Effizienzgesichtspunkten weiter zu verbessern. Mit Hilfe eines im Auftrag der BASt entwickelten Simulationsmodells können nach „Eichung" des Modells anhand von Realdaten komplexe Fragestellungen aus der Praxis behandelt und Lösungsvorschläge für die Notfallrettung erarbeitet werden.

Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen

Eine maßgebliche Aufgabe der Unfallforschung ist es, die auf die Verkehrsmittel, -wege und -teilnehmer gerichteten Maßnahmen auf ihre Sicherheitswirkung hin zu untersuchen und zu bewerten. Der Ausbau und die Anwendung der dafür geeigneten Instrumente, wie z. B. der Verkehrskonflikttechnik, sind daher vorrangige Forschungsziele.

Bewertungsverfahren zur Beseitigung von Unfallstellen, zur Aufdeckung innerörtlicher Konfliktbereiche oder zu den Auswirkungen einer Anhebung der Busgeschwindigkeiten auf Bundesautobahnen stehen im Vordergrund der gegenwärtigen Forschungsplanung und -abwicklung.

Hauptthemen des Kraftfahrzeugtechnischen Forschungsprogramms des Bundesministers für Verkehr, das ebenfalls von der BASt betreut wird, sind in den Jahren 1978 bis 1980 die Geräuschentwicklung von Lkw und Omnibussen, Fragen zu Pendelschwingungen von Lastzügen sowie die Entwicklung von Testverfahren für automatische Blockierverhinderer beim Bremsen von Pkw in der Kurve.

Die Planung und Abwicklung der Unfallforschungsprogramme der BASt finden in enger Abstimmung mit den Trägern der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit statt und werden — soweit möglich — mit den Programmen anderer Forschungsträger im In- und Ausland koordiniert. Hierdurch kann die Effektivität der Forschung erheblich gesteigert werden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt führt Untersuchungen über mögliche unfallrelevante technische Fahrzeugeigenschaften und fahrzeugführerbezogene Sachverhalte durch. Das Ziel von kraftfahrzeugtypspezifischen Untersuchungen ist festzustellen, ob Zusammenhänge zwischen Fahrzeugtypen und Unfallgeschehen bestehen und welcher Art diese sind. Erkenntnisse hierüber sollen Ausgangspunkt für spezielle Forschungsansätze sein. Fernziel ist die Erarbeitung von Ergebnissen für die weitere Erforschung der unmittelbar vom Fahrzeug aus sowie die vom Fahrzeug über den Fahrzeugführer wirkenden Unfallrisiken.

Ferner dient die statistische Auswertung des Verkehrszentralregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt u. a. dazu

— Informationen und Erkenntnisse über die Wirksamkeit bestehender Maßnahmen oder über die Größe ihres Einflusses auf das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zu gewinnen und

— Orientierungs- und Entscheidungshilfen für Verwaltung, Rechtsprechung und Gesetzgebung zu liefern, damit gezielte Maßnahmen zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit angewendet werden können. Außerdem tragen Sonderauswertungen des Verkehrszentralregisters dazu bei, Nachschulungskurse für mehrfach auffällig gewordene Fahrzeugführer zu entwickeln.

3. Technologische Forschung und Entwicklung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr des Bundesministers für Forschung und Technologie

3.1.

Zur Untersuchung des Standes der Technik und der Ermittlung vorrangiger Forschungsschwerpunkte wurde im Auftrag der Bundesregierung die Studie „Technologien für die Sicherheit im Straßenverkehr" [86] von Fachleuten aus Industrie und Wissenschaft erstellt. In systematischer Analyse wurden die Teilbereiche Unfallerfassung und -bewertung, der Mensch als Fahrzeugführer, aktive und passive Sicherheit, Verkehrsablauf und Rettungswesen einer substantiellen Bewertung unterzogen. Die daraus abgeleiteten technologischen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten konzentrieren sich auf die Untersuchung von Kompatibilitätskonzepten, mit denen längerfristig wirksame Lösungen zur Minderung der Unfallrisiken schwächerer Verkehrsteilnehmer er-

reicht werden sollen. In einer ersten Stufe wird der Schwerpunkt Kompatibilität zwischen Personenkraftwagen unterschiedlicher Masse behandelt. Eine Erweiterung auf die Kompatibilität zwischen Pkw- und Zweiradfahrern und Pkw und Fußgänger ist vorgesehen.

3.2.

Zur Verbesserung der aktiven Sicherheit wird in einem Fahrverhaltenskatalog die Breite des Verhaltens einer größeren Anzahl von Pkw-Typen in einer Reihe normierter repräsentativer Fahrverhaltenstests untersucht. In der Folge soll der Einfluß unterschiedlichen Fahrverhaltens auf charakterische Unfalltypen ermittelt werden. Weiter werden automatische Blockierverhinderer entwickelt, wobei kostengünstige Systeme für Mittelklassefahrzeuge im Vordergrund stehen. Die mit einzelnen Versuchsmustern erfolgreich abgeschlossene Entwicklung autarker Abstandswarnsysteme wird im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen der Bundesregierung in einem Feldversuch unter realen Verkehrsbedingungen erprobt, um abschließend ein Lastenheft über die Anforderungen an das System erstellen zu können.

3.3.

Längerfristig können Verkehrsleit- und Zielführungssysteme mit Zweiwegkommunikation zwischen dem Fahrzeugführer und einer Steuerzentrale zur Entflechtung des Verkehrs beitragen. Mit einem Großversuch im Autobahnnetz des Ruhrgebietes sollen Erfahrungen mit einem Leit- und Zielführungssystem im Hinblick auf eine allgemeine Einführung gewonnen werden. Die Bundesregierung unterstützt den Versuch im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen [87, 88]. In einer Systemstudie wurden neue Möglichkeiten von Notmeldesystemen untersucht. Die Konzeption eines Auto-Notfunk-Systems wurde vorgestellt und in einer stufenweisen Entwicklung realisiert. In einem modellhaften Großversuch wird das System unter realen Bedingungen erprobt. Neue Technologien zur Rettung Unfallverletzter wurden mit dem Vorhaben Rettungswagen verwirklicht, einem neuen Konzept für den Rettungswagen der achtziger Jahre. Das neue Rettungssystem befindet sich zur Zeit bei einigen Rettungsorganisationen in der Felderprobung.

3.4.

Zur Untersuchung des technologischen Potentials aussichtsreicher Einzelergebnisse von Forschungsvorhaben wird deren Zusammenwirken in integrierten Versuchsmodellen von Forschungs-Pkw demonstriert. Unter besonderer Beachtung von Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten sollen diese Lösungsvorschläge für zukünftige Pkw auf den Gebieten Sicherheit, Umweltschonung, Ressourcenschonung 30 % Verbesserung gegenüber vergleichbaren heutigen Pkw aufweisen.

Anlage zu Anhang A

Literaturverzeichnis

[1] Brühning, E. et al.:
Forschungsorientierter Zugriff zum Datenbestand der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[2] Brühning, E., Hippchen, L., Weissbrodt, G.:
Nachtunfälle, eine Analyse auf der Grundlage der Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[3] Fahrleistungen im Straßenverkehr, Projektgruppenbericht, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Straßenverkehrstechnik, Köln 1978

[4] Schulte, W.:
Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen, Heft 19 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr" der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[5] Wittenberg, R.:
Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen, Heft 11 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr" der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977

[6] Brühning, E., Völker, R.:
Unfallrisiko von Kindern und Jugendlichen als Fußgänger und Fahrzeugführer im Straßenverkehr. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit Nr. 2/1979, Seite 51—60

[7] Zahl und Struktur der Führerscheininhaber in der Bundesrepublik Deutschland, unveröffentlicht, 1979

[8] Fahrleistungen und Straßenverkehr, Projektgruppenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[9] Institut für Landverkehrsmittel, Technische Universität Berlin, Auswertung von Gurtunfällen (FP 7724)

[10] Battelle-Institut e. V.:
Dokumentation zur Gurtanlegepflicht und -verletzungsproblematik (FP 7725)

[11] Battelle-Institut e. V.:
Einzelelemente zur Erhöhung der Wirksamkeit von Sicherheitsgurten (FP 7504/3)

[12] Battelle-Institut e. V.:
Wirkung von Dreipunktsicherheitsgurten beim Schrägaufprall (FP 7504/4)

[13] Friedel, B., Krupp, R., Lenz, K.-H., Löffelholz, H.:
Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen, Heft 17 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[14] Friedel, B.:
Biomechanik im Kraftfahrzeug. Erste Ergebnisse des Forschungsverbundes, VII. Statusseminar Kraftfahrzeuge und Straßenverkehr des Bundesministers für Forschung und Technologie (BMFT), Bad Dürrheim 1979

[15] Cesari, D., Friedel, B., Heger, A., Mackay, M., Tarriere, C., Weißner, R.:
A Prelminary Report about the Work of the Joint Biomechanical Research Projekt (K.O.B.), 7th International Technical Conference on Experimental Safety Vehicles (EVS), Paris 1979

[16] Op de Hipt, H., Löffelholz, H., Nicklisch, F.:
Grundlagen zum Zweiradverkehr, Heft 9 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr" der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977

[17] Battelle-Institut e. V.:
Analyse des Entwicklungsstandes des passiven Unfallschutzes für motorisierte Zweiradfahrer (FP 7723)

[18] Löffelholz, H., Marburger, E.-A., Schmid, M.:
Stellungnahme zu einer Ausdehnung der Schutzhelmtragepflicht auf Moped/Mokick- und Mofabenutzer, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln

[19] Limbourg, M., Gerber, D.:
Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern (FP 7511), Heft 23 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr" der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[20] Januschke, F.:
Eidgenössische Technische Hochschule. Die Lokalisation bewegter auditiver Stimuli auf der Horizontalen mit intervenierender visueller Variable, Bericht zum Forschungsprojekt FP 7509/2 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, August 1978

[21] Fischer, H., Cohen, A. S.:
Eidgenössische Technische Hochschule. Leistungsmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr (Entwicklung der Wahrnehmung bei Kindern in ihrer Relevanz zum Verkehrsverhalten), Bericht zum Forschungsprojekt FP 7509 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, Januar 1978

[22] Küting, H.-J., Boigs, R., Winkler, W.:
Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher, Untersuchung zur empirischen Grundlegung der Verkehrserziehung, Forschungsprojekt FP 7510/1 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Hannover, Oktober 1978

[23] Kind und Verkehr, (Hrsg.) Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn 1979

[24] Echterhoff, W., Klauer, K. J. et al.: Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I, Situationsanalyse und Folgerungen Köln 1979, Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.)

[25] Einführung in den motorisierten Straßenverkehr Band I—V, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.)

[26] Projektgruppe „Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer" Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland, Köln 1979

[27] Jensch, M., Spoerer, E., Utzelmann, D.: Verkehrsverhaltenslehre, Heft 20 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[28] Kurse für auffällige Kraftfahrer, Modellversuche in der Bundesrepublik Deutschland, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[29] Kurse für auffällige Kraftfahrer — Zwischenbericht 1978 — Empfehlungen zur Durchführung von Modellkursen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[30] Lewrenz, H.: Einfluß der psychologischen Leistungsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer auf das Unfallgeschehen, Hamburg 1979 (FP 7352)

[31] Braun, P. et al.: Fahrversuche mit Beta-Rezeptorenblockern, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[32] Der Mensch als Fahrzeugführer, Informationsaufnahme und -verarbeitung durch den Menschen, Bericht Phase I, FAT Schriftenreihe Nr. 8

[33] Der Mensch als Fahrzeugführer, Bewertungskriterien für die Informationsbelastung, Auditive und visuelle Informationsübertragung im Vergleich, FAT Schriftenreihe Nr. 12

[34] Kastner, M.: Entwicklung von Verfahren und Validierung von Indikatoren zur Beanspruchungsmessung bei Kraftfahrern, Institut für Psychologie der RWTH Aachen, 1978 (FP 7707/1)

[35] Kastner, M.: Validierung von Beanspruchungsindikatoren bei Kraftfahrern im kontrollierten Feld, Institut für Psychologie der RWTH Aachen (FP 7707/2)

[36] Galsterer, H.: Belastung der Kraftfahrer in Abhängigkeit von Straßenverkehrsbedingungen, Lehrstuhl für Psychologie der TU-München, 1978 (FP 7708)

[37] Fahrer-Fahrzeugverhalten in kritischen Situationen, Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[38] Dokumentation von Rettungseinsätzen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7701)

[39] Simulation von Rettungssystemen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7619)

[40] Beobachtung des Verhaltens am Unfallort, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7344)

[41] Wahl, J., Spitzer, G.: Effizienz verschiedener Ausbildungskurse zu „Sofortmaßnahmen am Unfallort", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976

[42] Jungchen, M.: Untersuchungen zum Rettungswesen, Kontrolle des Ausbildungserfolges in „Sofortmaßnahmen am Unfallort", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[43] Wirksamkeit mobiler Meldesysteme, Begleituntersuchung zum Modellversuch Darmstadt, Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7703/1)

[44] Bongard, A.-E., Winterfeld, U.: Verkehrswissen und Verkehrsverständnis bei fünf- bis sechsjährigen Kindern, Heft 13 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977

[45] GITEC Consult GmbH: Einfluß der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrssicherheit, Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen (unveröffentlicht, FP 7613/1)

[46] Ruske, W., Klein, N., Weigel, M., Katalis, A.: Verkehrssicherheit in der Generalverkehrsplanung, Heft 22 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[47] Herberg, K.-W.: Bedingungen für das Geschwindigkeitsverhalten in Stadtstraßen, Mensch-Fahrzeug-Umwelt, Heft 7, Hrsg.: Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e. V., Köln 1978

[48] Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e. V.: Einflüsse auf das Geschwindigkeitsverhalten von Pkw-Fahrern auf Stadtstraßen, Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7402/2; laufend)

[49] Eichenauer, M., v. Winning, H.-H., Streichert, E.: Sicherheit und Verhalten von Verkehrsteilnehmern auf verkehrsberuhigten Straßen, Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7613/7; laufend)

[50] Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen: Nutzungskonkurrenz in Verkehrsräumen, Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7706; unveröffentlicht)

[51] OECD Organisation for Economic CO-Operation and Development Research-Group TS 2, Traffic Safety in Residential Areas (Manuskript 1979)

[52] Köhler, R., Leutwein, B.: Einfluß von Radwegen auf die Verkehrssicherheit außerorts, Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7539/1; unveröffentlicht)

[53] Schubert, H.: Einfluß von Radwegen auf die innerörtliche Verkehrssicherheit, Forschungsauftrag der

Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7539/2; laufend)

[54] Stengel, W., Fahnberg, E., Maerschalk, G.:
Innerstädtische Planung als Einflußgröße auf die Verkehrssicherheit, Bd. 2: Führung von Bussen und Straßenbahnen in Fußgängerzonen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978 (FP 7613/8 + Anlageband)

[55] Kockelke, W., Haas, I.:
Einfluß auf die Verkehrssicherheit infolge nachts ausgeschalteter Lichtsignalanlagen, Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7527), Köln 1979

[56] Erke, H., Zimolong, B.:
Verkehrskonflikte im Innerortsbereich, Heft 15 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[57] Zimolong, B., Erke, H., Gstalter, H.:
Feststellung und Bewertung von gefährlichen Konfliktsituationen im Innerortsverkehr, die Verkehrskonflikttechnik als Instrument zur qualitativen Kennzeichnung von Verkehrsanlagen: Validierung im Knoteninnenbereich und Fahrzeug-Fußgänger-Konflikte, Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (FP 7615/2)

[58] Strack, H., Streich, B.:
Innerstädtische Planung als Einflußgröße auf die Verkehrssicherheit (FP 7613/6), Bd. 1: Die Einbeziehung von Sicherheitsgesichtspunkten in Vorschriften und Richtlinien zur Gestaltung von Verkehrsanlagen und des Verkehrsablaufs im innerörtlichen Bereich, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[59] Informationsprogramm „Sicherer Schulweg"
— Gemeinsam planen — gemeinsam handeln. Schulwegsicherung
— Aufgabe für Eltern, Lehrer, Fachleute (Informationsbroschüre, Arbeitsmaterial, Statistisches Vergleichsmaterial)

Informationsplakate, 4 Statistikplakate, 5 Aktionsplakate, Elternzeitung, Informationsfilm „Sicherer Schulweg", Moderatorenleitfaden — Leitfaden zu Moderatorenausbildung mit Tonbildschau, Hrsg. Der Bundesminister für Verkehr, Bonn 1978

[60] Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen, Heft 12 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977

[61] Marklein, K., Reichwein, H.-P., Richard, H., Schmid, M.; Steinhoff, H.:
Untersuchungen zur Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen
1. Zwischenbericht, Köln, August 1978
2. Zwischenbericht, Köln, März 1979
Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln

[62] Marklein, K., Reichwein, H. P., Richard, H., Schmid, M., Steinhoff, H.:
Falschfahrten auf Autobahnen, erste Ergebnisse einer Untersuchung und abgeleitete Maßnahmen, Straße und Autobahn, Heft 8, 1979

[63] Ragnitz, K., Richard, H., Weissbrodt, G.:
Aufklärungsansätze zur Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[64] Ellinghaus, D.:
Untersuchungen der Ursachen von Falschfahrten auf Autobahnen IFAPLAN, (FP 7826/1), Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[65] Färber, B.:
Untersuchungen der Ursachen von Falschfahrten auf Autobahnen, Universität Tübingen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979 (FP 7826/2)

[66] Bolte, F., Alt, G.:
Mobile Warneinrichtungen zur Verkehrssicherung vor Baustellen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[67] Erke, H., Gottlieb, W.:
Verkehrspsychologische Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen Unfallgeschehen und wegweisender Beschilderung, Technische Universität Braunschweig, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7520.II)

[68] Erke, H.:
Verbesserung der Gestaltung der Wegweisung auf Bundesautobahnen zur Vermeidung von Unfällen, Technische Universität Braunschweig, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7421)

[69] Ellinghaus, D.:
Räumliches Orientierungsverhalten von Kraftfahrern IFAPLAN, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976 (FP 7520/1)

[70] Erke, H., Gottlieb, W.:
Fahrstreifen- und Richtungsbezug in der Wegweisung, Technische Universität Braunschweig, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7525)

[71] Kruse, H., Reichwein, H. P.:
Angemessenheit dreistreifiger Bundesfernstraßen mit Gegenverkehr, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[72] Kamplade, J.:
Internationale Vergleichsmessungen zur Straßengriffigkeit im Rahmen der deutsch-französischen Zusammenarbeit, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[73] Kommission VIII ATR-FG-VSS:
Griffigkeitseigenschaften der Fahrbahn (Entwurf), Paris-Köln-Zürich

[74] Brühning, E., Neugebauer, B.:
Unfälle und Straßenzustand, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[75] Brühning, E., Kamplade, J.:
Stellungnahme zur Frage der Verkehrssicherheit in Abhängigkeit von der Art des Straßenbelages, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[76] Domhan, M.:
Erprobung passiver Schutzeinrichtungen für Straßen (FA 3.028 B 74A) Teil III, Zwischenbericht, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978

[77] Zweckmäßigkeit eines Außenspiegels an der rechten Wagenseite von Personenkraftwagen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7624)

[78] Untersuchungen über den Einfluß von Schutzplanken auf die Verkehrssicherheit, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7340)

[79] Nicklisch, F., Krupp, R.:
Mitführen von Feuerlöschern in Personenkraftwagen, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[80] Emde, W., Ernst, R., Frerich, J., Krupp, R., Meewes, V., Schilberg, F.:
Einheitliche Kostensätze für die volkswirtschaftliche Bewertung von Straßenverkehrsunfällen, in: Straße und Autobahn, Heft 9, 1979

[81] Mey, D., Ragnitz, K., Krupp, R., Arnold, M.:
Bericht der Wirksamkeitsanalyse der Kampagne „Gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften", Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977

[82] Volks, H.:
Einbau- und Anlegeverhalten Sicherheitsgurte, Bundesanstalt für Staßenwesen, Köln 1978 (FP 7431)

[83] Projektgruppe „Höchstgeschwindigkeit für Omnibusse auf Autobahnen": Auswirkungen einer Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Omnibusse auf Autobahnen von 80 km/h auf 100 km/h — Zwischenbericht 1979 — Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979

[84] Jäger, W.:
Gesamtwertung von unfallinduzierten Schäden auf den volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977 (FP 7623)

[85] Nutzwertanalytische Bewertung von Unfallstellen mit Linksabbiegeverkehr — Konzeption einer Entscheidungshilfe, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln (FP 7329/4)

[86] Technologien für die Sicherheit im Straßenverkehr, Hrsg.: Bundesminister für Forschung und Technologie, 1976, Verlag TÜV Rheinland, ISBN 3-524-10014-7 (Kurzfassung) ISBN 3-524-100015-5 (Gesamtausarbeitung)

[87] Entwicklungslinien in der Kraftfahrzeugtechnik
— Berichte zum 4. Statusseminar Kraftfahrzeuge und Straßenverkehr des Bundesministeriums für Forschung und Technologie

Hrsg.: Bundesminister für Forschung und Technologie, UDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik, Verlag TÜV-Rheinland, ISBN 3-921059-75-5

[88] Entwicklungslinien in Kraftfahrzeugtechnik und Straßenverkehr — Forschungsbilanz 1977 — Hrsg.: Bundesministerium für Forschung und Technologie, 1977, Verlag TÜV-Rheinland

B. Rettungswesen

Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen nach den Anforderungen an ein modernes Rettungssystem

— Übersicht „Rettungswesen" (Soll-Ist-Vergleich) —

1. Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 252. Sitzung am 23. Juni 1976 die Bundesregierung ersucht, im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr jeweils auch über die **Weiterentwicklung des Rettungswesens** einschließlich der Einführung eines einheitlichen Notrufnummernsystems zu berichten.

Die Übersicht „Rettungswesen" nach dem Stand vom 1. Juli 1977 wurde als **Anhang B** im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1977 (Drucksache 8/1403) vorgelegt.

Dem nachfolgenden Bericht liegt wiederum eine „Analyse des organisatorischen Prozesses und der Effizienz des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland" des Instituts für Rettungsdienst und Krankentransport beim Deutschen Roten Kreuz an (s. Anlage 1).

Die Bundesländer und die beteiligten Bundesministerien haben den Bericht am 7. November 1979 im Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen"*) beraten. Die statistischen Angaben der **Anlage 1** stellen einen Durchschnitt für den gesamten Bereich der Bundesrepublik Deutschland dar. Die Verhältnisse in den einzelnen Bundesländern können hiervon abweichen.

2. Konzeption und Anforderungen an ein modernes Rettungssystem

Nach heutiger Auffassung ist der Rettungsdienst innerhalb der Vielzahl der Gemeinschaftsaufgaben der Gesellschaft dem Bereich der Daseinsvor- und Daseinsfürsorge zuzuordnen und als öffentliche Aufgabe zu erfüllen. Damit hat der Staat die Aufgabe, die organisatorischen und gesetzlichen Grundlagen für den Rettungsdienst zu schaffen. Die Bundesländer —die für die Erfüllung dieser Aufgabe nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) zuständig sind — bemühen sich laufend, ein bedarfsgerechtes Gesamtsystem eines ständig einsatzbereiten und leistungsfähigen Rettungsdienstes zu schaffen. Dieses im Ausbau begriffene System entwickelt sich innerhalb der Länder und im Verhältnis der Bundesländer zueinander auf der Grundlage eines — von Bund und Ländern gemeinsam erarbeiteten — Musters für ein Landesgesetz über den Rettungsdienst (Anlage 1 zur Drucksache 7/489, — vgl. zur Landesgesetzgebung 3.1. —).

Diese Grundlagen enthalten die sachlichen Anforderungen an ein modernes Rettungssystem und zugleich die Zielvorstellungen für ein möglichst gleich hohes Leistungsniveau im gesamten Bundesgebiet.

*) Mitglieder: Referenten aus den für das Rettungswesen zuständigen Ministerien des Bundes und der Länder.

3.

Die vom Deutschen Bundestag erbetene Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen des Rettungswesens ist in den Anlagen 3 bis 7 enthalten. Die Angaben beruhen auf Mitteilungen der Bundesländer (Stand: 1. Juli 1979). Im einzelnen sind erfaßt:

3.1. Der Stand der Gesetzgebung
(Übersicht s. Anlage 2)

Die Stadtstaaten haben entsprechende Regelungen in ihren Feuerschutzgesetzen verankert. Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Schleswig-Holstein haben besondere Rettungsdienstgesetze verabschiedet. Niedersachsen wird ein Rettungsdienstgesetz nur dann einbringen, wenn eine Vereinbarung mit den Beteiligten nicht zustande kommt; in Hessen wurde der Ausbau und die Durchführung des Krankentransportes des Rettungsdienstes am 10. Februar 1978 durch eine öffentlich rechtliche Vereinbarung geregelt.

In den Rettungsdienstgesetzen der Bundesländer ist die Finanzierung des Rettungswesens im einzelnen behandelt. Dabei wird grundsätzlich zwischen Investitionskosten und Betriebskosten unterschieden.

Die Kosten sollen grundsätzlich durch Benutzungsentgelte gedeckt werden. Die Regelungen dazu sind von Land zu Land verschieden.

Zu den Investitionskosten leisten die Bundesländer nach Maßgabe ihrer Haushalte Zuschüsse oder Kostenerstattung.

3.2. Soll-Ist-Vergleich

3.2.1. Der Aufbau eines Systems von Rettungsleitstellen*)
(Übersicht s. Anlage 3)

Die Rettungsleitstelle ist die Einsatzleitstelle des gesamten Rettungsdienstes in einem Rettungsdienstbereich. Sie muß ständig besetzt und erreichbar sein. Sie soll einen zentralen Krankenbettennachweis führen. Eine enge Zusammenarbeit mit den Einrichtungen der ärztlichen Selbstverwaltungskörperschaften für den ärztlichen Bereitschaftsdienst ist sicherzustellen. Benachbarte Rettungsleitstellen haben sich zu unterstützen.

*) In Nordrhein-Westfalen „Leitstelle" genannt.

Den Rettungsleitstellen unterstehen jeweils eine Anzahl von Rettungswachen; die Leitstellen sind eine neuere Entwicklung und bestanden in der heute geforderten Funktion und Ausstattung früher nur in den Stadtstaaten und größeren Städten. Dies erklärt, daß Soll und Ist in einigen Bundesländern z. Z. noch nicht ausgeglichen sind.

Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert modellhaft die kommunikationstechnische Entwicklung moderner Rettungsleitstellen. Eine solche Systemlösung, die dem Aufgabenumfang mittlerer bis kleiner Rettungsleitstellen angepaßt ist, wird derzeit in Recklinghausen betrieblich erprobt. Eine andere Systemlösung, die zusätzlich auch Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes zu bewältigen hat — eine sog. integrierte Leitstelle — wird gegenwärtig modellhaft in Eßlingen entwickelt. Die betriebliche Erprobung ist für Mitte 1981 vorgesehen.

3.2.2. Die Zahl der vorhandenen Rettungswachen (Übersicht s. Anlage 4)

Die Rettungswache hält die mobilen Rettungsmittel, insbesondere Rettungswagen, Krankentransportwagen sowie das notwendige Personal einsatz- und abrufbereit.

Die Übersicht zeigt, daß die Anzahl der vorhandenen Rettungswachen den Planungen bereits weitgehend entspricht. Dies schließt nicht aus, daß im Rahmen einer Änderung im Interesse eines gleichmäßig ausgebauten Netzes auch räumliche Verlagerungen von Rettungswachen notwendig werden.

3.2.3. Anzahl der Rettungswagen (Übersicht s. Anlage 5)

Rettungswagen (Kurzzeichen RTW) dienen dazu, die Transportfähigkeit von Notfallpatienten vor und während der Beförderung herzustellen und aufrechtzuerhalten (DIN 75080 — Krankenkraftwagen —). Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40 % RTW sein sollen. Die Übersichten zeigen, daß z. Z. noch in vielen Fällen Rettungstransporte mit Krankentransportwagen an Stelle der Rettungswagen durchgeführt werden.

3.2.3.1.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie wird ein neuartiger Rettungs- und Notarztwagen entwickelt. Er unterscheidet sich von den z. Z. in Betrieb befindlichen Fahrzeugen u. a. durch eine Trennung von Trägerfahrzeug und Rettungseinheit, so daß die verschiedensten Fahrwerke einer bestimmten Größenklasse deutscher Hersteller zum Transport einer Rettungseinheit verwendet werden können. Wesentliches Merkmal dieses Konstruktionsprinzips ist der Einbau einer Zwischenfederung in das Fahrwerk, die das Trägerfahrzeug und die Rettungseinheit verbindet. Dadurch werden die durch die Fahrt hervorgerufenen Erschütterungen erheblich vermindert. Nach der Vorstellung des Prototyps werden z. Z. 11 Vorserienfahrzeuge dieses „Rettungswagens SAVE" bei den Sanitätsorganisationen, den Feuerwehren und der Bundeswehr einer 1jährigen Felderprobung unterzogen.

3.2.4. Anzahl der Krankentransportwagen (Übersicht s. Anlage 6)

Krankentransportwagen (Kurzzeichen KTW) sind grundsätzlich für die Beförderung von Nicht-Notfallpatienten bestimmt.

KTW, wenn auch nicht überall der DIN 75080 entsprechend, sind in ausreichender Anzahl vorhanden. Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40 % RTW sein sollen.

3.2.5. Der Stand des Aufbaues eines Netzes von Rettungshubschrauber-Stützpunkten (Übersicht s. Anlage 7 a, 7 b)

Angestrebt wird ein möglichst flächendeckendes Netz von Hubschrauberstützpunkten an geeigneten Krankenhäusern mit einem Einsatzradius von etwa 50 km. Bei den Hubschraubern des Katastrophenschutzes, die auch für den Rettungsdienst eingesetzt werden, sieht die gegenwärtige zwischen Bund und Ländern abgestimmte Stationierungsplanung insgesamt 18 Stationen vor.

Die besonderen Probleme beim Einsatz von Rettungshubschraubern — insbesondere Fragen der Organisation und der Finanzierung — werden in der Bund/Länder-Arbeitsgruppe „Luftrettungswesen" beraten, die seit Herbst 1976 besteht.

3.2.6. Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsytems (Übersicht s. Anlage 8)

Die Einführung des einheitlichen Notrufsystems 73 (Polizeinotruf 1 10 und Feuerwehrruf 1 12) ist bis auf wenige Ausnahmefälle, in denen die Notdienstträger bei der Deutschen Bundespost noch keine entsprechenden Anträge gestellt haben, abgeschlossen.

Das System hat sich technisch und organisatorisch voll bewährt.

Die Zahl der Notrufmelder (für münzfreien Notruf) bei öffentlichen Münzfernsprechern hat sich stark erhöht.

Eine ausführliche Übersicht über den Stand der Einführung des einheitlichen Notrufsystems im Bundesgebiet enthält Anlage 8.

In Ergänzung hierzu laufen vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderte Untersuchungen über ein drahtloses Notmeldesystem (Autonotfunk). Eine betriebliche Erprobung dieses Autonotfunksystems im Raum Darmstadt ist umfassend vorbereitet und wird Mitte 1980 anlaufen.

Parallel zur Untersuchung der neuen Systemlösung fördert das Bundesministerium für Forschung und Technologie im Rahmen eines technologischen Begleitprogramms gezielt solche Arbeiten, die die kostengünstige Realisierung der AUTONOTFUNK-Geräte zum Gegenstand haben.

3.2.7. Notrufsäulen an Bundesautobahnen

Bundesautobahnen erhalten aus betrieblichen Gründen Streckentelefone (Rufsäulen), die auch den Verkehrsteilnehmern für Notrufzwecke zur Verfügung stehen.

Nach dem Stand vom 1. Januar 1979 waren von den 7 215 km der unter Verkehr liegenden Bundesautobahnen 6632 km mit Notrufsäulen ausgestattet; auf den 583 km, die sich auf eine Mehrzahl kurzer Teilstrecken verteilen, wird das Erforderliche nachgeholt, sobald die technischen Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Die im Jahre 1977 begonnene Erprobung einer verbesserten Notruftechnik wurde mit gutem Erfolg abgeschlossen. Mit Hilfe der technischen Verbesserungen ist es möglich,

— den Standort eines Hilfesuchenden an einer Notrufsäule in der Fernsprechzentrale der Autobahnmeisterei automatisch festzustellen und

— ein Notrufgespräch von der Rufsäule aus über die Autobahnmeisterei zur nächstgelegenen Autobahnpolizeidienststelle durchzuschalten.

Die bundesweite Einführung dieser technischen Verbesserungen ist bereits 1978 für Notrufanlagen an ca. 1 900 km Bundesautobahnen eingeleitet worden.

3.2.8. Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesautobahnen) (s. Anlage 9)

An den Bundesstraßen und sonstigen Straßen gibt es keine Streckenfernsprechkabel, wie sie bei Bundesautobahnen vorhanden sind. Es ist deshalb schwierig, dort ein in Betrieb und Technik einheitliches Notmeldesystem aufzubauen. Die dafür aufzuwendenden Kosten gehören nicht zur Straßenbaulast.

Bisher sind mehr als 1000 Notmeldeeinrichtungen in Betrieb genommen worden. Es handelt sich überwiegend um Zusatzeinrichtungen zu Hauptanschlüssen des öffentlichen Fernsprechnetzes. Die Einrichtungskosten dafür werden vor allem von der „Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e. V." und auch vom „Kuratorium Rettungsdienst Bayern", die Betriebskosten Bayern und Schleswig-Holstein ganz, von anderen Ländern zum Teil getragen.

Eine Pilotstrecke mit neuen bundesweit einheitlichen Notmeldeeinrichtungen wird im Jahre 1980 im Verlauf der Bundesstraßen 49/429/49 Limburg-Gießen-Grünberg in Hessen eingerichtet. Es werden auf einer Länge von 80 Kilometern 34 Notruftelefone als Hauptanschlüsse im öffentlichen Fersprechnetz in Betrieb genommen. Die Kosten tragen das Land Hessen und der Allgemeine Deutsche Automobil Club.

3.2.9. Einsatz von Zivildienstleistenden (s. Anlage 10)

In den letzten Jahren sind im Rettungsdienst und Krankentransport in stark steigendem Umfang Zivildienstleistende eingesetzt worden. Als Gründe hierfür sind anzusehen, daß Zivildienstleistende nach den Bestimmungen des Zivildienstgesetzes den Einsatzstellen für 16 Monate ständig zur Verfügung stehen, für Tag- und Nachteinsätze verwendet werden können und die bisherigen Erfahrungen mit ihnen positiv sind.

Der Bundesbeauftragte für den Zivildienst und das Bundesamt für den Zivildienst sind in Zusammenarbeit mit den Hilfsorganisationen bemüht, die Ausbildungsmöglichkeiten für Zivildienstleistende, die im Rettungsdienst und Krankentransport eingesetzt werden sollen, weiter zu verbessern und auszubauen.

Von den am 15. Juli 1979 im Rettungsdienst und Krankentransport zur Verfügung stehenden 6667 Zivildienstplätzen waren 4095 mit Zivildienstleistenden besetzt. Die große Zahl der freien Plätze erklärt sich daraus, daß dem Bundesamt für den Zivildienst insgesamt nicht genügend Zivildienstpflichtige zur Verfügung standen, um alle vorhandenen Plätze besetzen zu können.

3.2.10. Bundeseinheitlicher Notfallausweis

Vom bundeseinheitlichen Notfallausweis sind seit 1974 ca. 8 Millionen Exemplare teils kostenlos an die Bevölkerung verteilt, teils von dieser freiwillig erworben worden. Damit ist auch eine Große Zahl von Nicht-Risikopatienten im Besitz dieses Notfalldokuments. Er wird in Hessen nach wie vor kostenlos ausgegeben.
Die Vereinheitlichung des Rettungswesens in diesem Bereich ist somit erheblich fortgeschritten.

4. Forschungen zum Rettungswesen
(Übersicht s. Anlage 11)

Forschungen zum Rettungswesen werden schwerpunktmäßig durch das Bundesminiserium für Verkehr (BMV), die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) betrieben. Die Aufgabe der Forschung besteht dabei im wesentlichen in der Bereitstellung wissenschaftlicher Erkenntnisse für eine wirkungsvolle Fortentwicklumg der bestehenden Rettungssysteme und in der Förderung neuer technischer Einrichtungen. In den vergangenen Jahren wurde zunächst durch Forschungsaufträge versucht, einen Überblick über das Einsatzgeschehen und die grundlegenden Bedingungen für ein sachgerechtes Rettungssystem zu gewinnen. Dem zunehmenden Kostendruck wird derzeit durch die Untersuchung der Kosten- und Finanzierungsprobleme Rechnung getragen. Neben der Analyse der Ablaufprozesse im Rettungsdienst dienen auch verschiedene Feldversuche dem Ziel, ein wirksames und kostengünstiges Rettungssystem zu entwickeln. Von großer Bedeutung ist dabei der Einsatz eines Simulationsmodells Rettungswesen, das die Bewertung anderer organisatorischer Einsatzmöglichkeiten anhand bestimmter Fragestellungen erlaubt. Zukünftig wird — neben der Fortführung der bisherigen Ansätze — besonderes Gewicht auf die Entwicklung und Wirksamkeitskontrolle von Maßnahmen im Rettungswesen gelegt werden.

Anlage 1

Analyse des organisatorischen Prozesses und der Effizienz des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland*)

Im Jahre 1979 wurde die Struktur und Effizienz des Rettungswesens in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) wie bereits in den Jahren 1973/1974 und 1977 in einer repräsentativen Erhebung erfaßt und analysiert.

An diesen „Dokumentationsstudien Rettungsdienst und Krankentransport" haben sich alle großen Rettungsorganisationen in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) beteiligt.

Dies sind:
- Arbeiter-Samariter-Bund e. V. (ASB)
- Deutscher Feuerwehrverband e. V.
- Deutsches Rotes Kreuz
- Johanniter-Unfallhilfe e. V. (JUH)
- Malteserhilfsdienst e. V. (MHD)

Aus einem Vergleich der Ergebnisse lassen sich für das Rettungswesen in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) folgende Hauptaussagen ableiten:

1. Die Veränderungen in der Struktur der Einsatzanlässe hat sich innerhalb der beiden letzten Jahre forgesetzt. Bei sinkendem Notfallanteil am Gesamttransportaufkommen wächst die Anzahl der Notfälle mit hohem Schwierigkeitsgrad und extrem schwerer Vitalgefährdung.

In den Jahren 1973/1974 bestanden rd. $^2/_3$ (68,7 %) aller Einsätze im Bundesgebiet aus Sekundäreinsätzen (Krankentransport), das restliche Drittel verteilte sich auf verschiedene Einsatzanlässe, wie Verkehrsunfälle, Arbeits-/Betriebsunfälle, Haus-/Sportunfälle, akute Erkrankungen, Suizide/Verbrechen und sonstiges.

Die Struktur 1977 hatte sich darauf bezogen deutlich verändert.

71,4 % aller Einsätze**) waren Sekundäreinsätze (Krankentransporte).

Innerhalb der übrigen Einsatzanlässe waren die prozentualen Anteile von Verkehrsunfällen, Arbeits-/Betriebsunfällen, Haus-/Sportunfällen sowie die akuten Erkrankungen zurückgegangen, die Anteile von Suiziden/Verbrechen und sonstigen Primäreinsätzen waren gestiegen.

1979 ist der Anteil der Sekundäreinsätze (Krankentransporte) am Gesamttransportaufkommen weiterhin auf nun 78,2 % gestiegen. Die prozentualen Anteile aller anderen Einsatzanlässe haben abgenommen.

Für eine Beurteilung der Anforderung an das Rettungswesen ist eine gesonderte Betrachtung der Notfalleinsätze innerhalb der „übrigen Einsatzanlässe" (sog. „Primäreinsätze", bei denen Personen, die sich in Lebensgefahr befinden, unverzüglich medizinisch versorgt werden müssen) sinnvoll, erfordern sie doch zumeist das volle Spektrum technisch-medizinischer Hilfsmaßnahmen.

Tabelle 1

Einsatzanlässe bei Transport von Notfallpatienten
in %

	1973/74	1977	1979
1. Verkehrsunfälle	27,2	18,6	17,6
2. Arbeits- und Betriebsunfälle*)	9,1	6,0	5,5
3. Haus- und Sportunfälle	13,2	14,8	13,6
4. Akute Erkrankungen	27,9	32,5	32,7
5. Suizide und Verbrechen	4,4	5,7	5,2
6. andere Notfälle (Sonstiges)	18,2	22,4	25,4
	100,0	100,0	100,0

*) Hierin ist der Anteil der durch werkseigenen Rettungsdienst erfaßten Einsätze nicht enthalten.

Quelle: Institut für Rettungsdienst und Krankentransport

*) Diese Fortschreibung des Berichts über die Entwicklung des Rettungswesens wurde unter Auswertung der „Dokumentationsstudien Rettungsdienst und Krankentransport" 1973/1974, 1977 und 1979 des Institutes für Rettungsdienst und Krankentransport des Deutschen Roten Kreuzes erstellt, die mit finanzieller Unterstützung des Bundesministers für Verkehr von Diplom-Volkswirt Heinz Bonn erarbeitet wurden. Ausführliche Berichte über die Ergebnisse der „Dokumentationsstudien" 1973/1974 und 1977 liegen vor, eine entsprechend detaillierte Analyse der Ergebnisse 1979 wird im Frühjahr 1980 vorliegen.

**) Gewisse prozentuale Abweichungen in den hier verwandten Ergebnissen der Endauswertung 1977 (Stand April 1978) von den Ergebnissen in der Anlage 1 des Unfallverhütungsberichts Straßenverkehr 1977, Drucksache 8/1403 (Stand November 1977) liegen darin begründet, daß eine Rettungsorganisation mit sehr hohem Sekundärtransportanteil verspätet, d. h. im Dezember 1977 eine große Anzahl von Fragebogen zur Auswertung einreichte.
Die Kernaussagen des damaligen Berichts bleiben jedoch, wie aus dem Endbericht (Stand April 1978) ersichtlich, davon unberührt.
Aus dem Rückgang der prozentualen Anteile der Primäreinsätze am Gesamttransportaufkommen kann, da es sich um repräsentative (Stichproben-)Erhebungen handelt, nicht automatisch geschlossen werden, daß auch die absoluten Anzahlen im Transportaufkommen bzw. das Transportaufkommen generell zurückgegangen sind.

Der Anteil schwerer Verkehrsunfälle, sowie Arbeits-/Betriebsunfälle, in denen Notfälle vorlagen, ist weiter kontinuierlich zurückgegangen. Der Anteil der Haus-/Sportunfälle und Suizide/Verbrechen ist zwar — bezogen auf 1977 — ebenfalls zurückgegangen, liegt jedoch immer noch deutlich über den Anteilen von 1973/1974.

Akute Erkrankungen und andere Notfälle/Sonstiges sind anteilmäßig weiterhin gestiegen.

Eine zusammenfassende Betrachtung der vorhandenen Angaben zu:

— Vorgefundenem Zustand des Patienten
— Therapeutischen Maßnahmen
— Komplikationen während des Transports
— Maßnahmen während des Transports
— Beurteilung des Zustandes des Patienten nach Sofortmaßnahmen

weist auf, daß die Anforderungen an das Rettungswesen, und zwar sowohl an die technisch-medizinische Ausstattung der Rettungsmittel als auch an die medizinische Ausbildung des Rettungspersonals qualitativ wie quantitativ weiterhin wachsen.

„Einfache" oder „unproblematische" Notfälle, d. h. Notfälle, bei denen der Zustand des Patienten als „unauffällig" charakterisiert wurde, keine therapeutischen Maßnahmen erforderlich waren, keine Komplikationen während des Transports auftraten, keine Maßnahmen während des Transports erforderlich waren und keine Vitalgefährdung vorlag, nehmen innerhalb der Notfälle insgesamt deutlich ab zu Lasten von Notfällen, die sich durch hohe Schwierigkeitsgrade des Krankheitsbildes, komplexe Verletzungen, entsprechend hohe Anforderungen an das Rettungspersonal bzgl. medizinischer Hilfsmaßnahmen und extrem schwerem Grad an Vitalgefährdung charakterisieren lassen.

Zusammenfassung:

— Der Anteil der Krankentransporte (Sekundäreinsätze) ohne „aktuellen Einsatzanlaß" am Gesamttransportaufkommen wächst ständig, in den letzten sechs Jahren um 9,5%, von 1973/1974 auf 1977 um 2,7%, von 1977 auf 1979 um 6,8%.
— Der Anteil der Notfalleinsätze (sogenannte Primäreinsätze) sinkt entsprechend.
— Die Struktur der Einsatzanlässe in Notfällen hat sich verändert.
  Verkehrsunfälle sowie Arbeits- und Betriebsunfälle gehen als Ursache für Notfalleinsätze weiterhin deutlich anteilsmäßig zurück.
  Notfälle mit Einsatzanlässen aus dem privaten Bereich nehmen weiter zu.
— Neben diesen generellen Strukturveränderungen verdeutlichen die Angaben über den Zustand der Notfallpatienten sowie Art und Umfang der erforderlichen medizinischen Hilfsmaßnahmen kontinuierlich steigende Anforderungen an die Qualität des Rettungswesens, dies insbesondere in organisatorischer Sicht (Rettungsverfahren), technisch-medizinischer Sicht (Rettungsmittel) und medizinisch-personeller Sicht (Rettungsmittel-Besetzung, Ausbildungsstand).

2. Das Rettungswesen hat die technische Ausstattung und personelle Struktur weiterhin qualitativ wie quantitativ den sich verändernden Anforderungen angepaßt.

2.1. Technische Ausstattung

Der Tabelle 2 ist zu entnehmen, daß in steigendem Maße Rettungswagen und Notarztwagen, d. h. Rettungswagen, die mit Notarzt besetzt sind, Verwendung finden. Auch der Rettungshubschrauber wird steigend eingesetzt. Die vorliegenden „Übersichten über die vorhandenen Einrichtungen nach den Anforderungen an ein modernes Rettungssystem — Übersicht ‚Rettungswesen' (SOLL-IST-Vergleich)" bestätigen diese Aussagen in qualitativer und quantitativer Hinsicht.

Betrug 1973/1974 das Verhältnis zwischen Krankentransportwagen (KTW) und Rettungswagen (RTW, NAW) noch 84,3% : 15,7%, veränderte sich dieses Verhältnis 1977 auf 66,8% : 33,2% und 1979 auf 64,4% : 35,6%.

Eine gesonderte Analyse der eingesetzten Rettungsmittel bei Notfalleinsätzen weist 1979 ein noch wesentlich günstigeres Verhältnis auf. Bei Notfalleinsätzen finden nur in 26,3% der Fälle KTW Anwendung, aber in 73,7% der Fälle RTW und NAW.

Bezogen auf die vorhandenen Anforderungen an ein modernes Rettungswesen und die dort aufgeführte Richtzahl 60% Krankentransportwagen zu 40% Rettungswagen bestätigt das Verhältnis 64,4% Krankentransportwagen zu 35,6% Rettungswagen nicht nur einen beachtlichen weiteren Fortschritt, sondern das Verhältnis von 26,3% eingesetzten Krankentransportwagen zu 73,7% eingesetzten RTW und NAW bei Notfällen signalisiert auch eine sich vollziehende weitere Anpassung des IST an das SOLL.

Tabelle 2

Eingesetzte Rettungsmittel

in %

	1973/74	1977	1979
KTW (Krankentransportwagen)	72,7	61,9	54,9
RTW (Rettungswagen)	12,6	26,0	26,7
NAW (Notarztwagen)	0,9	2,5	4,0
Hubschrauber	0,1	0,2	0,2
PKW	13,1	9,2	14,0
Berge- und Löschfahrzeuge	0,3	0,0	0,0
Sonstiges	0,3	0,1	0,2

Quelle: Institut für Rettungsdienst und Krankentransport

2.2. Personal und Ausbildung

Bei der Besetzung eines Rettungsmittels sind zu unterscheiden:

— Helfer mit Erste-Hilfe-Ausbildung
— Sanitäter mit Sanitätsausbildung

— Rettungssanitäter mit Rettungssanitätsausbildung incl. Praktikum bzw. anderen Ausbildungsabschlüssen, wie Krankenpflegerexamen bzw. Sanitätslehrgänge I und II der Bundeswehr

Diese Funktionen können jeweils ehrenamtlich oder hauptamtlich ausgeübt werden.

Bereits 1973/1974 konnten für die Vorwürfe früherer Jahre, im Rettungswesen würde unqualifiziertes, schlecht ausgebildetes Personal eingesetzt, keinerlei Anhaltspunkte gefunden werden, führten doch Besetzungskombinationen aus Mitarbeitern mit Sanitätsausbildung bzw. Rettungssanitätsausbildung mit Klinikpraktikum schon 76,5% aller Einsätze durch.

Bis zum Jahr 1979 vollzog sich endgültig der Wechsel in der Besetzung des Rettungsmittels von der Ein-Mann-Besetzung standardmäßig zur Zwei-Mann-/oder Mehr-Personen-Besetzung.

Der sich 1977 abzeichnende Wechsel im Ausbildungsstand des eingesetzten Rettungspersonals von anderen Ausbildungsgängen hin zur Rettungssanitätsausbildung mit Klinikpraktikum hat sich bis 1979 fortgesetzt. 1979 sind an rund 75% aller Einsätze Rettungssanitäter beteiligt. Des weiteren werden die Einsätze insbesondere bei Notfällen in steigendem Maße von Ärzten begleitet. Die „Mehr-Personen-Besetzungen" über Zwei-Personen-Teams (zuzüglich Arzt) hinausgehend, finden sich 1979 gehäuft mit rund 4,2%, insbesondere in Notfällen. Bezogen auf die gestiegenen Anforderungen im Einsatzbereich (Aufgabenbereich) — Notfälle mit steigendem Schwierigkeitsgrad — hat das Rettungswesen insgesamt personell ausreichend sowohl quantitativ (Besetzungsstärke) als auch qualitativ (Ausbildungsstand, Besetzungskombination) reagiert.

Tabelle 3

Personelle Besetzung des Rettungsmittels
Typische Besetzungskombinationen (Auszug)
in %

	1973/74	1977	1979
1 Sanitäter hauptamtlich.	21,9	4,2	5,4
2 Sanitäter hauptamtlich.	15,8	16,4	11,6
2 Sanitäter hauptamtlich mit Arzt	0,1	0,5	0,5
1 Rettungssanitäter hauptamtlich.	16,7	10,9	15,3
1 Rettungssanitäter hauptamtlich mit Arzt.	0,0	0,5	0,6
1 Rettungssanitäter hauptamtlich + 1 Sanitäter hauptatmlich	9,7	18,7	19,5
1 Rettungssanitäter hauptamtlich + 1 Sanitäter hauptamtlich mit Arzt	0,1	0,8	0,9
2 Rettungssanitäter hauptamtlich.	11,5	27,7	32,1
2 Rettungssanitäter hauptamtlich mit Arzt.	0,5	2,0	3,8
	76,3	81,7	89,7

Quelle: Institut für Rettungsdienst und Krankentransport

3. Veränderungen in der innerstädtischen Verkehrsstruktur beeinträchtigen die „Leistungszeiten"

Vorbemerkung

In einem die Bundesrepublik abdeckenden Rettungsdienst hat der Zeitfaktor in zweifacher Weise eine zentrale Bedeutung

— einerseits, da er bei den verschiedenen Notfallursachen darüber entscheidet, ob der klinische Tod abgewendet werden kann oder der bereits eingetretene klinische Tod noch reversibel ist

und

— andererseits, da bei Vorgabe maximaler notfallmedizinischer Rettungszeiten von ihm die Anzahl der Rettungswachen, Rettungsmittel und die Wahl der Standorte für Leitstellen und Rettungswachen abhängen.

Wesentliche, zeitrelevante Etappen im Ablauf eines Notfalleinsatzes sind dabei

a) die Zeitspanne zwischen Notfalleintritt und Eingang der Notfallmeldung in der Rettungsorganisation, die sog. „Vorlaufzeit" (t 1), die für die Ausgestaltung eines Meldewesens (Notrufsäulen, Notrufnummer etc.) von Bedeutung ist,
b) die Zeitspanne zwischen Notfallmeldung und Abfahren des Rettungsmittels, die sog. „organisationsinterne Anlaufzeit" (t 2) und
c) die Zeitspanne zwischen Abfahren und Ankunft am Einsatzort. die sog. „Anfahrtszeit" (t 3).

Die Zeitspanne zwischen Eingang der Notfallmeldung und Ankunft des Rettungsmittels am Einsatzort (t 2 + t 3 = „Leistungszeit") ist diejenige Zeitspanne, die im Einflußbereich des Rettungsdienstes liegt und auf die sich u. a. die einzelnen Rettungsgesetze mit ihren Zeitpostulaten wie „unverzüglich" (BayRDG, RettG NW), oder auch Fachleuten mit ihren Forderungen zwischen 5 und 15 Minuten beziehen.

Dabei kann insbesondere festgestellt werden, inwieweit den gesetzlich bzw. von Fachleuten vorgegebenen Zeitwerten voll Rechnung getragen wird.

Wie die Tabelle 4 aufzeigt, sind die Zeitspannen zwischen Eingang der Notfallmeldung und Ankunft des Rettungsmittels am Einsatzort für Notfalleinsätze mit Personentransport 1979 im Vergleich zu 1977 wieder länger geworden, d. h. die „Leistungszeiten" des Rettungsdienstes haben sich wieder verschlechtert.

Eine Analyse aller, diese „Leistungszeiten" beeinflussenden Faktoren, wie

— „Vorlaufzeiten" (t 1)
— „Organisationsinterne Anlaufzeiten" (t 2)
— „Entfernung zwischen Abrufort und Einsatzort"

Tabelle 4

Leistungszeit des Rettungsdienstes

	1977 *)	1979 *)
0 bis 1 Minute	5	4,2
1 bis 2 Minuten	18	8,3
2 bis 3 Minuten	37	18,8
3 bis 4 Minuten	53	34,6
4 bis 5 Minuten	65	49,1
5 bis 7 Minuten	77	70,7
7 bis 10 Minuten	87	84,9
10 bis 15 Minuten	92	95,2

*) Angaben in aufaddierten Prozenten, nur Notfalleinsätze

Quelle: Institut für Rettungsdienst und Krankentransport

erbringen, bezogen auf die Ergebnisse von 1977, gleiche oder sogar kürzere Zeiten (t 1, t 2) und gleiche Anfahrtsentfernungen.

Lediglich die Zeitspanne zwischen Abfahren und Ankunft am Einsatzort, die sog. „Anfahrtszeit" (t 3) sind deutlich länger geworden und haben sich dementsprechend verschlechtert. (Vergleiche Tabelle 5).

Diese Verschlechterungen lassen sich ausschließlich im „innerörtlichen Einsatzbereich" nachweisen, die Anfahrtszeiten im „außerörtlichen Einsatzbereich" bleiben bezogen auf die Ergebnisse von 1977 unverändert.

Da sich die durchschnittlichen Anfahrtsstrecken (Entfernung zwischen Abfahrtsort und Einsatzort) in ihrer Verteilung nicht verändert haben, weist dieser Effekt alleine auf eine Veränderung der Verkehrsstruktur/-dichte im innerörtlichen Einsatzbereich hin.

Im Einsatzjahr 1979 dauert es einfach länger, bestimmte Einsatzstrecken im innerörtlichen Bereich zu durchfahren. Damit scheint die generell festzustellende wachsende Verkehrsdichte in Städten eine neue, steigenden Einfluß gewinnende Problemgröße des Rettungswesen zu werden, die die Effizienz des Rettungswesens beeinträchtigt. Die enorm verbesserten Leistungszeiten im Jahre 1977 bezogen auf die Ergebnisse von 1973/1974 haben damals darauf hingewiesen, daß sich die Organisationen des Rettungsdienstes seit 1973 den sich verändernden Anforderungen angepaßt haben und ein erweitertes, verfeinertes „Rettungsdienst-Netz" aufgebaut haben.

Auch 1979 können die Rettungsorganisationen unter Einbeziehung dieser neuen Schwierigkeiten auf eine positive Bilanz blicken.

4. Zusammenfassende Bewertung

Das Rettungswesen steht einer sich weiter verändernden Bedürfnislage gegenüber.

Die „qualifizierten Krankentransporte" nehmen zu. Bei sinkendem Notfallanteil am Gesamttransportaufkommen generell wächst der Anteil der Notfälle mit hohem Schwierigkeitsgrad und extrem schwerer Vitalgefährdung.

Staatliche Stellen wie Rettungsorganisationen haben erfolgreich, wie schon in den Vorjahren, ihre Bemühungen fortgesetzt, das Rettungswesen diesen Anforderungen anzupassen. Vermehrte Einsätze von Rettungswagen und Notarztwagen mit qualifiziert ausgebildetem Rettungspersonal in standardmäßiger Zwei-Personen-Besetzung und entsprechende organisatorische Maßnahmen, wie z. B. „leitstellenorientierte Einsatzorganisation" erbringen weiterhin dafür die erforderliche Grundlage.

Scheint in der generellen Stabilisierung der Ergebnisse im Jahre 1979 bezogen auf die Ergebnisse von 1977 einerseits der Beweis dafür zu liegen, daß der damals vollzogene Entwicklungssprung des Rettungswesens abgeschlossen ist, weist andererseits die Verschlechterung der Anfahrtszeiten im „innerörtlichen Einsatzbereich" auf mögliche Probleme im Zusammenhang mit innerstädtischer Verkehrsstruktur und -entwicklung hin, die in den nächsten Jahren durch entsprechende Organisations-Modelle und Einsatztechnologien rechtzeitig aufgefangen werden müssen.

Tabelle 5

Zeitspanne zwischen Abfahrt und Ankunft am Einsatzort („Anfahrtszeit")

	Alle Notfälle		Notfall *) außerorts		Notfall *) innerorts	
	1977	1979	1977	1979	1977	1979
0 bis 5 Minuten	74,3	66,6	47,8	47,5	76,3	68,5
	(− 7,7%)				(− 7,7%)	
6 bis 10 Minuten	19,7	25,0	32,8	32,3	18,7	24,3
	(+ 5,3%)				(+ 5,6%)	
11 bis 15 Minuten	4,2	5,9	13,3	12,2	3,5	5,3
	(+ 1,7%)				(+ 1,8%)	
16 bis 20 Minuten	1,0	1,4	3,0	3,7	0,9	1,2
über 20 Minuten	0,7	1,1	3,0	4,3	0,6	0,8

*) Das Verhältnis der Notfälle außerorts zu innerorts betrug 1977 1 : 14 und 1979 1 : 11.

Quelle: Institut für Rettungsdienst und Krankentransport

Anlage 2

Stand der Gesetzgebung (Rettungsgesetze) in den Ländern

Baden-Württemberg
Das Baden-Württembergische Gesetz über den Rettungsdienst vom 10. Juni 1975 (GBl. S. 379) ist seit dem 1. Juli 1975 in Kraft.

Bayern
Das Bayerische Gesetz über den Rettungsdienst vom 11. Januar 1974 (GVBl. S. 1) ist seit dem 1. Januar 1974 in Kraft.

Berlin
Das Land Berlin wird ein besonderes Rettungsdienstgesetz nicht erlassen, da § 1 Abs. 4 des Feuerwehrgesetzes in der Fassung vom 26. September 1975 (GVBl. S. 2522) eine ausreichende Regelung enthält.

Bremen
Auch in Bremen ist der Erlaß eines besonderen Rettungsdienstgesetzes nicht erforderlich, weil § 1 Abs. 2 des Gesetzes über den Feuerschutz im Lande Bremen vom 18. Juli 1950 (SaBremR 2132 — a — 1) den Rettungsdienst bereits regelt. Darüber hinaus ist vorgesehen, Teile des in Nummer 2 genannten Mustergesetzes in eine Novellierung des Feuerschutzgesetzes einzuarbeiten.

Hamburg
Da der Rettungsdienst entsprechend den Bestimmungen des § 17 des Feuerwehrgesetzes vom 15. Mai 1972 (GVBl. S. 87) in Hamburg ausreichend geregelt ist, hält Hamburg eine besondere gesetzliche Regelung nicht für notwendig.

Hessen
In einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom 10. Februar 1978 zwischen dem Land Hessen, dem Hessischen Städtetag, dem Hessischen Landkreistag, dem Hessischen Städte- und Gemeindebund und den Sanitätsorganisationen (Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Malteser-Hilfsdienst und Johanniter-Unfall-Hilfe) sowie der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft wurde der Ausbau und die Durchführung des Krankentransport- und Rettungsdienstes in Hessen geregelt (Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 12 1978 S. 597).

Niedersachsen
Die Landesregierung wird ein Rettungsdienstgesetz nur dann einbringen, wenn eine Vereinbarung nicht zustande kommt.

Nordrhein-Westfalen
Das Gesetz über den Rettungsdienst in Nordrhein-Westfalen vom 26. November 1974 (GV.NW. S. 1481) ist am 1. Januar 1975 in Kraft getreten.

Rheinland-Pfalz
Das Gesetz über den Rettungsdienst in Rheinland-Pfalz vom 12. Dezember 1974 (GVBl. S. 625) ist seit dem 1. Januar 1975 in Kraft.

Saarland
Das Gesetz über den Rettungsdienst im Saarland vom 24. März 1975 (AmtsBl. S. 545) ist seit 1. Januar 1976 in Kraft.

Schleswig-Holstein
Das Rettungsdienstgesetz vom 24. März 1975 (GVOBl. S. 44) ist seit dem 1. April 1975 in Kraft. Am 2. Juni 1978 wurde die Landesverordnung zur Durchführung des Rettungsdienstes erlassen (GVOBl. S. 172).

Zusammenstellung: Stand der Gesetzgebung (Rettungsgesetze) in den Bundesländern

Baden-Württemberg
Gesetz seit 1. Juli 1975 in Kraft.

Bayern
Gesetz seit 1. Januar 1974 in Kraft.

Berlin
durch das Feuerwehrgesetz geregelt.

Bremen
durch das Feuerschutzgesetz geregelt (Novellierung vorgesehen).

Hamburg
durch das Feuerwehrgesetz geregelt.

Hessen
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung, keine gesetzliche Regelung.

Niedersachsen
Entwurf einer Vereinbarung in Vorbereitung.

Nordrhein-Westfalen
Gesetz seit 1. Januar 1975 in Kraft.

Rheinland-Pfalz
Gesetz seit 1. Januar 1975 in Kraft.

Saarland
Gesetz seit 1. Januar 1976 in Kraft.

Schleswig-Holstein
Gesetz seit 1. April 1975 in Kraft.

Anlage 3

Stand: 1. Juli 1979

Anzahl der Rettungsleitstellen

	beabsichtigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg	37	35
Bayern	26	16
Berlin	1[1]	1
Bremen	2	2
Hamburg	1[2]	1
Hessen	28	28[3]
Niedersachsen	47	51
Nordrhein-Westfalen	54	36
Rheinland-Pfalz	18	18
Saarland	1	1
Schleswig-Holstein	15	15

[1]) Die Funktionen einer zentralen Rettungsleitstelle werden von der Leitstelle der Berliner Feuerwehr miterfüllt. Daneben existieren Einsatzleitstellen der vier Sanitätsorganisationen (ASB, DRK, JUH, MHD), die gleichzeitig für den organisationseigenen Bereich als Rettungsleitstellen fungieren.

[2]) Neben der Rettungsleitstelle besteht eine nachgeordnete Krankentransportleitstelle.

[3]) Davon 21 zentrale Leitstellen auf Kreisebene und 7 Leitfunkstellen (überörtlich).

Anlage 4

Stand: 1. Juli 1979

Anzahl der Rettungswachen[1])

	beabsichtigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg	255	251
Bayern	Untersuchungen[2]) laufen noch	331
Berlin	34[3])	34
Bremen	20	21[4])
Hamburg	30	29[5])
Hessen	158	158
Niedersachsen	160	160
Nordrhein-Westfalen	370[6])	318
Rheinland-Pfalz	120	116
Saarland	26	26
Schleswig-Holstein	68	66

[1]) Ohne Stationen des Luft-, Berg- und Wasserrettungsdienstes.

[2]) Das Netz der Rettungswachen wird so gestaltet, daß grundsätzlich jeder an einer Straße liegender Notfallort in einer Fahrzeit von längstens 12 Minuten, in dünn besiedelten Gebieten in längstens 15 Minuten durch den Rettungsdienst erreicht werden kann.

[3]) Außerdem bestehen 32 Krankenkraftwagen-Depots, von denen 16 den Sanitätsorganisationen und die restlichen 16 privaten Unternehmen gehören; sie sind zum überwiegenden Teil nur zeitweilig besetzt.

[4]) Die Ist-Zahl schließt drei Notarztwagen-Stationen mit ein. Eine Reduzierung der Rettungswachen auf die Soll-Zahl erfolgt Mitte 1980.

[5]) Ferner sind 13 Krankentransportstützpunkte der Sanitätsorganisationen vorhanden.

[6]) Endgültige Zahl ist noch nicht festgestellt.

Anlage 5 Stand: 1. Juli 1979

Anzahl der Rettungswagen (RTW)

	beabsichtigtes Soll [1]	Ist	davon		
			nach DIN 75080	ständig mit Notarzt besetzt	zeitweilig mit Notarzt besetzt
Baden-Württemberg	351	252	252	47	–
Bayern	354	356	356	143	–
Berlin	100	39	39	5	3
Bremen	52 [2]	52	7	4	–
Hamburg	96	95	10	4	1 [3]
Hessen	102	104	104	29	–
Niedersachsen	200	188	140	11	–
Nordrhein-Westfalen	765 [4]	469 [5]	469	130	–
Rheinland-Pfalz	127	106	106	9	1
Saarland	18	14	14	4 [4]	3 [4]
Schleswig-Holstein	57	46	46	7	5

Anmerkung: 7 RTW der Bundeswehr nach DIN 75080 werden regelmäßig im zivilen Bereich eingesetzt. Sie sind mit einem Notarzt besetzt.

[1] Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40% Rettungswagen sein sollen.

[2] Einschl. 17 Reservefahrzeuge

[3] 1 Notarztwagen der Bundeswehr wird regelmäßig im zivilen Rettungsdienst eingesetzt.

[4] Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.

[5] Die Istangabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1977.

Anlage 6

Stand: 1. Juli 1979

Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)

	beabsichtigtes Soll [1]	Ist	davon nach DIN 75080
Baden-Württemberg	500	657	657
Bayern	662	676	676
Berlin	68	129 [2]	129
Bremen	– [3]	–	–
Hamburg	50	50 [4]	50
Hessen	317	428 [5]	350 [6]
Niedersachsen	300	546	380
Nordrhein-Westfalen	700 [7]	1 113 [8]	825
Rheinland-Pfalz	250	250	250 [6]
Saarland	56	50	50
Schleswig-Holstein	142	138	138

Anmerkung: Krankenkraftwagen der Bundeswehr stehen für den zivilen Bereich im akuten einzelnen Notfall zur Verfügung, wenn die zivilen Einrichtungen nicht rechtzeitig oder nicht ausreichend helfen können.

[1]) Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40% Rettungswagen sein sollen.

[2]) Ferner stehen dem Rettungsdienst 38 Reservefahrzeuge und weitere 32 bundeseigene KTW des Katastrophenhilfsdienstes zur Verfügung.

[3]) Bei den im Lande Bremen im Rettungsdienst eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich – ausgenommen 7 RTW nach DIN 75080 – um KTW, die durch zusätzliche Ausrüstung den RTW angeglichen sind und deswegen als RTW geführt werden. Im Einsatz wird nicht zwischen KTW und RTW unterschieden.

[4]) Die Sanitätsorganisationen in Hamburg verfügen über 50 eigene KTW, von denen zu den Bedarfsspitzenzeiten ca. 24 personell besetzt sind und vornehmlich zu risikoärmeren Krankentransporten eingesetzt werden. Die übrigen 26 Krankenkraftwagen stehen für außergewöhnliche Situationen zur Besetzung mit ehrenamtlichen Helfern bereit.

[5]) Einschließlich Reservefahrzeuge.

[6]) Etwa.

[7]) Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.

[8]) Die Ist-Angabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1977.

Anlage 7a

Rettungshubschrauber-Stationen

Stand: 1. Oktober 1979

	Beabsichtigtes Soll nach Planung der Länder	Katastrophenschutz	Ist	
			Bundeswehr[12])	Private
Baden-Württemberg	Villingen-Schwenningen	Villingen-Schwenningen		
	Ulm		Ulm[1])	
	Stuttgart (Ludwigsburg)			Stuttgart[2]) (Ludwigsburg)
	Karlsruhe			Karlsruhe[2])
	Ravensburg[13])			
	Schwäb.-Hall/Bad Mergentheim[9]) [13])			
				Basel[3])
Bayern	München	München		
	Straubing	Straubing		
	Traunstein	Traunstein		
	Nürnberg		Nürnberg	
	Kempten[13]) [15])			
	Ochsenfurt[13]) [15])			
	Bayreuth[13])			
Berlin	–	–	–	–
Bremen	Bremen	Bremen[5])	–	–
Hamburg	Hamburg	–	Hamburg[6])	
Hessen	Frankfurt	Frankfurt[7])	–	–
	Kassel	Kassel[8])		
	Alsfeld[13])			
Niedersachsen	Hannover	Hannover		
	Uelzen[4]) [14]) [15])			
	Göttingen[13])			
	Braunschweig[13])			
	Ostfriesland[9]) [13])			
	Emsland[9]) [13])			
Nordrhein-Westfalen	Bielefeld	Bielefeld		
	Duisburg	Duisburg		
	Köln	Köln		
	Lünen	Lünen		
	Würselen		Würselen	
	Rheine[12]) [13])			
Rheinland-Pfalz	Ludwigshafen	Ludwigshafen[10])		
	Wittlich	Wittlich		
	Koblenz		Koblenz[11])	–
Saarland	Saarbrücken	Saarbrücken	–	–
Schleswig-Holstein	Eutin	Eutin	–	
	Rendsburg			Rendsburg[2])

Anmerkung: Hubschrauber des militärischen SAR-Dienstes[12]) in Westerland, Kiel, Borkum, Jever, Ahlhorn, Faßberg, Hopsten, Nörvenich, Pferdsfeld, Neuburg, Bremgarten und Landsberg stehen im akuten einzelnen Notfall auch für den zivilen Rettungsdienst zu Verfügung.

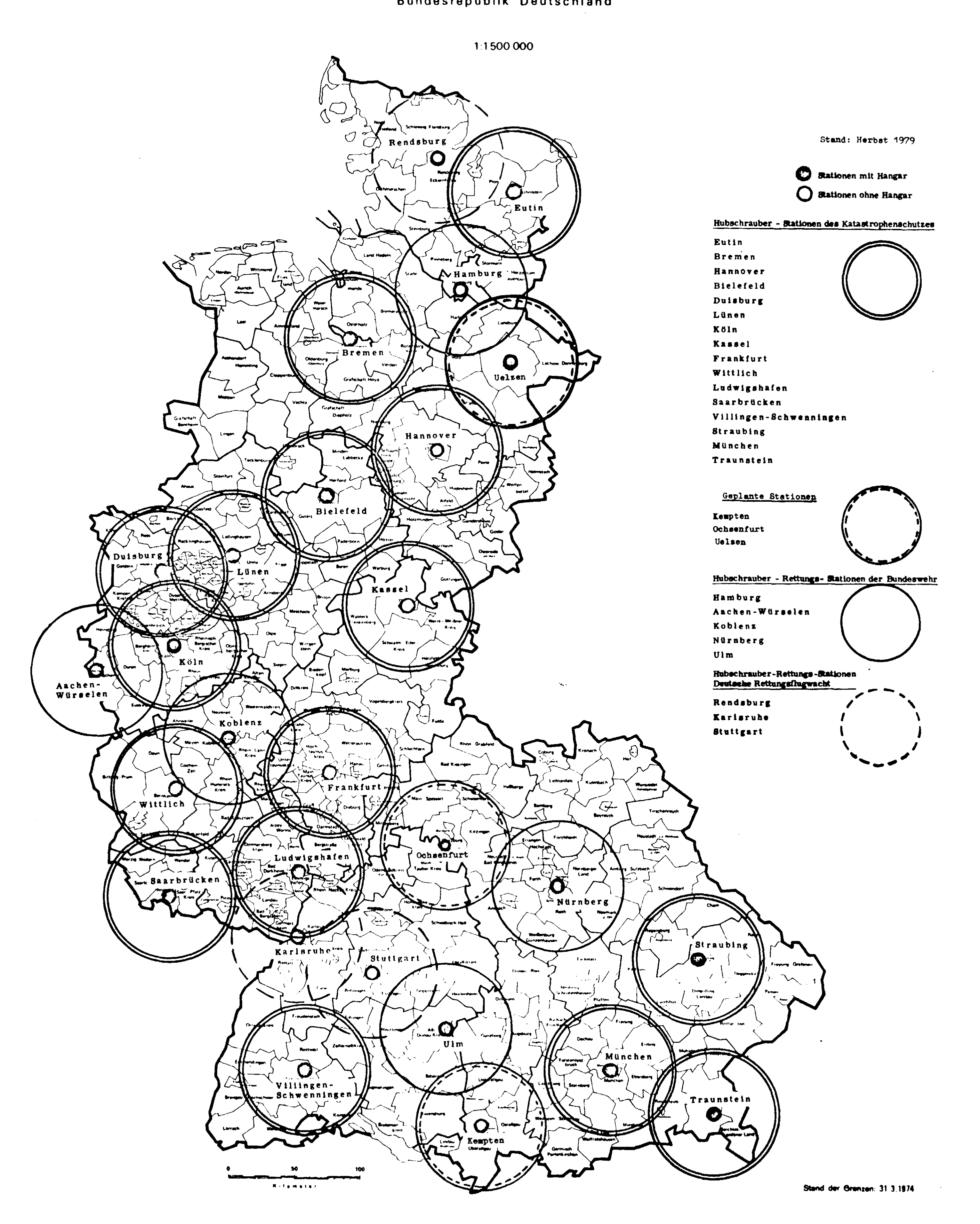
1) in Ulm stationiert, wird auch in Bayern eingesetzt
2) Deutsche Rettungsflugwacht e.V.
3) Schweizer Rettungsflugwacht, wird auch in Baden-Württemberg eingesetzt
4) Zeitpunkt liegt noch nicht fest; im Bedarfsfall werden zur Zeit SAR-Hubschrauber vom Stützpunkt Faßberg eingesetzt
5) in Bremen stationiert, wird auch in Niedersachsen eingesetzt
6) in Hamburg stationiert, wird auch in Niedersachsen und Schleswig-Holstein eingesetzt
7) in Frankfurt stationiert, wird auch in Rheinland-Pfalz und Bayern eingesetzt
8) in Kassel stationiert, wird auch in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen eingesetzt
9) Standort liegt noch nicht fest
10) in Ludwigshafen stationiert, wird auch in Baden-Württemberg und Hessen eingesetzt
11) in Koblenz stationiert, wird auch in Hessen eingesetzt
12) Militärischer Such- und Rettungsdienst (SAR)
13) Zeitpunkt liegt noch nicht fest
14) Zeitpunkt für Übernahme durch Katastrophenschutz liegt noch nicht fest; zunächst Betrieb durch Polizei des Landes vorgesehen; siehe auch 4)
15) vorgesehene Stationen des Katastrophenschutzes; Planung zwischen Bund und Ländern abgestimmt

Anlage 7b

Hubschrauber - Stationen

Bundesrepublik Deutschland

1:1500 000



Anlage 8

Ausbaustand beim Notruf 110 und beim Feuerwehrruf 112 im

Land	Zahl der Ortsnetze	Zahl der Ortsnetze mit Notruf-anschlüssen 110	Prozentsatz der Orts-netze mit Anschlüssen 110	Zahl der Notrufanschlüsse		Prozentsatz der in Ortsnetzen mit An-schlüssen 110 ansässigen Bevölkerung
				insgesamt	davon (Sp. 5) mit Übertra-gungen nach FGV 1.1 Nr. 8 Notruf-system 73)	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	555	555	100	583	554	100
Bayern	1 006	1 001	99,5	1 036	1 036	99,9
Berlin	1	1	100	12	–	100
Bremen	2	2	100	7	5	100
Hamburg	1	1	100	10	10	100
Hessen	321	246	76,6	265	245	91,0
Niedersachsen	715	710	99,3	727	724	99,8
Nordrhein-Westfalen	548	547	99,8	602	440	99,1
Rheinland-Pfalz	312	312	100	331	322	100
Saarland	54	54	100	66	25	100
Schleswig-Holstein	248	192	77,4	209	126	95,5
Summe	3 763	3 621	96,2	3 848	3 487	98,7

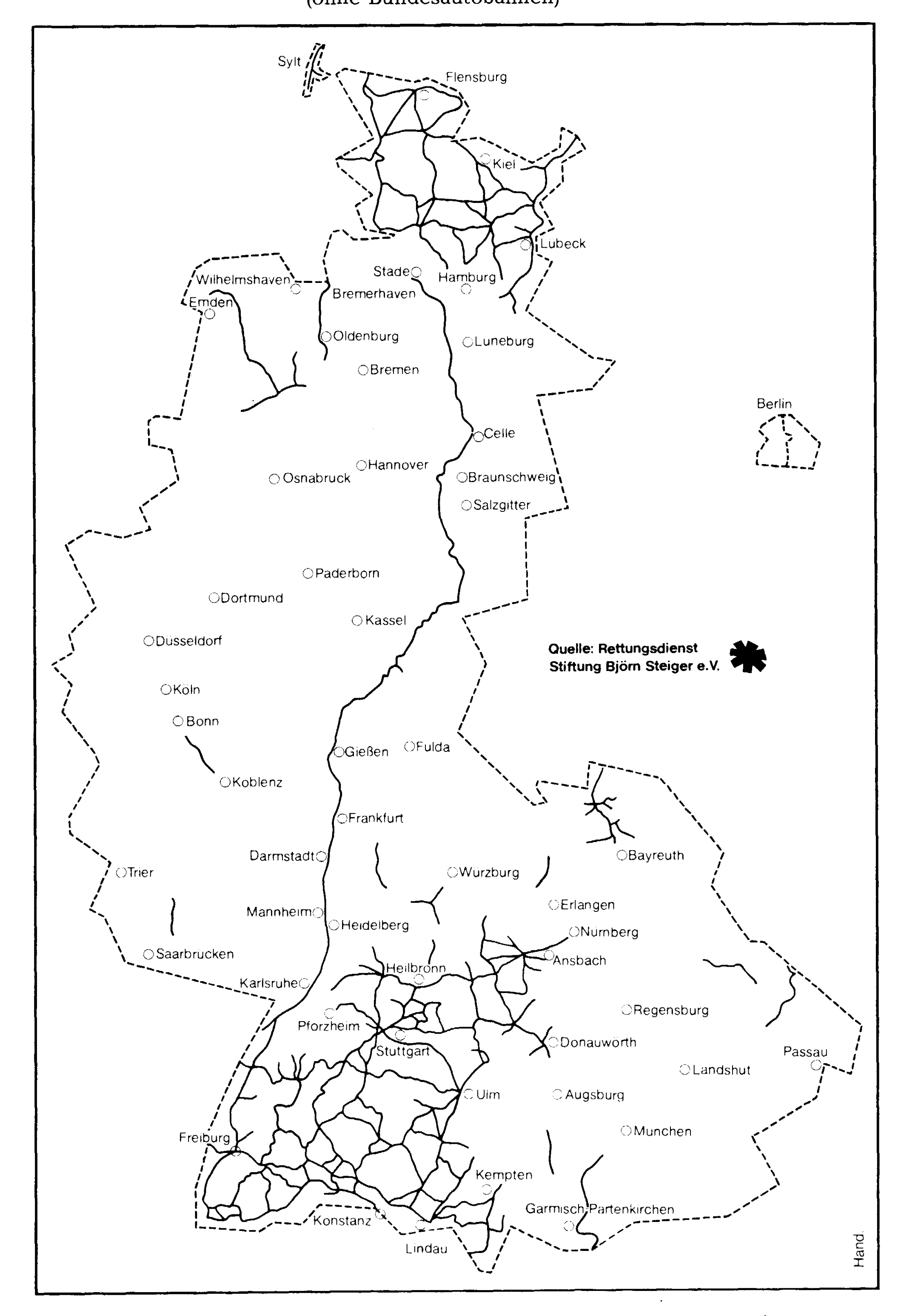
Stand: September 1979

öffentlichen Fernsprechnetz der Deutschen Bundespost

Zahl der Ortsnetze mit Notrufmeldern	Zahl der Notrufmelder	Zahl der Ortsnetze mit Feuerwehr-anschlüssen 112	Zahl der Ortsnetze mit Parallel-schaltung der Rufnummer 110 und 112	Prozentsatz der Ortsnetze mit Anschlüssen 112	Zahl der Feuerwehrrufanschlüsse		Prozentsatz der in ON mit Anschlüssen 112 ansässigen Bevölkerung
					insgesamt	davon (Sp. 13) mit Übertragungen nach FGV 1.1 Nr. 8 (Abrufsystem 73)	
8	9	10	11	12	13	14	15
115	831	80	475	100	111	76	100
32	715	22	979	99,5	41	39	99,9
1	411	1	–	100	12	–	100
1	887	2	–	100	5	3	100
1	206	1	–	100	10	10	100
172	1 287	39	193	72,3	74	67	88,4
674	4 863	137	569	98,7	151	119	99,6
2	222	414	84	90,9	487	219	97,3
171	1 393	16	292	98,7	26	20	98,9
–	–	8	41	90,7	13	3	98,0
104	1 443	46	81	51,2	55	8	80,0
1 273	12 258	766	2 714	92,5	985	564	97,2

Anlage 9

Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen
(ohne Bundesautobahnen)



Anlage 10

Bereitgestellte Zivildienstplätze am 15. Juli 1979

Baden-Württemberg	1 287
Bayern	1 252
Berlin	–
Bremen	97
Hamburg	197
Hessen	1 150
Niedersachsen	725
Nordrhein-Westfalen	1 229
Rheinland-Pfalz	466
Saarland	77
Schleswig-Holstein	187
insgesamt	6 667

Fachliche Einführung von Zivildienstleistenden (ZDL) in den Rettungsdienst/Krankentransport im Jahre 1978

1. Beim DRK wurden eingeführt	1 613 ZDL
2. Bei der JUH wurden eingeführt	146 ZDL
3. Beim ASB wurden eingeführt	127 ZDL
4. Beim MHD wurden eingeführt	69 ZDL
5. Bei der Feuerwehr im Reg.-Bez. Detmold wurden eingeführt	60 ZDL
6. Bei sonstigen Einrichtungen wurden eingeführt	10 ZDL
	2 025 ZDL

Anlage 11

Übersicht zu Forschungsansätzen Rettungswesen
(Stand 30. September 1979)

Ansatz der Forschung	Anforderungen und Daten zu Rettungsdienst-Komponenten	Feldversuche Techn. Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
Notfall	– Typische Verletzungsmuster (BASt FP 7702/1 lfd. • 1980) – Entwicklung einer rettungsdienstbezogenen Verletzungsskalierung (BASt FP 7702/2 gepl. • 1980)		
Notfallmeldung	– Effizienz von Meldesystemen in Abhängigkeit von der Örtlichkeit (BASt FP 7342 • 1976) – Erreichbarkeit von Meldestellen (BASt FP 7343 • 1975)	– Feldversuch Entwicklung eines mobilen Funkmeldesystems (BMFT/BASt FP 7703 lfd. • 1984)	– Nutzung von Meldeeinrichtungen (BASt FP 7342/2 • 1977) – Nutzungsbedingungen und Wirksamkeit von Meldesystemen (BASt FP 7703/2/3 gepl. • 1981)
Rettungseinsatz Rettungsleitstelle	– Ablaufprozesse in Rettungsleitstellen (BASt FP 7812 • 1978)	– Modellversuch Unterfranken (DVR lfd. • 1980) – Modellversuche Esslingen/Recklinghausen (BMFT lfd. • 1982)	
Rettungspersonal	– Belastung und Beanspruchung im Rettungseinsatz (BASt FP 7820 gepl. • 1982)		
Rettungsmittel		– Modellversuch SAVE-Rettungswagen (BMFT lfd. • 1981) – Erweiterung der Einsatzbereitschaft von Rettungshubschraubern (BMFT • 1977)	
Rettungsmaßnahmen	– Beobachtung des Verhaltens am Unfallort (BASt FP 7344 • 1979)		– Beurteilung der Kurse zu Sofortmaßnahmen (BASt FP 7345 • 1976) – Kontrolle des Ausbildungserfolges von Sofortmaßnahmen-Kursen) (Jungchen/BASt • 1979)
Rettungserfolg	– Einfluß des Rettungsdienstes auf den Behandlungserfolg (BASt FP 7620 lfd. • 1981)		
Rettungsorganisation	– Entwicklung des Rettungsdienstes 1970–74 (BASt FP 7346 • 1975) – Effizienz von Unfallrettungsmodellen (BASt FP 7537 • 1976) – Internationaler Vergleich der Rettungsdienstorganisation (BASt FP 7537/3 lfd. • 1980)	– Entwicklung eines Simulationsmodells Rettungswesen (BASt FP 7619 • 1979) – Simulation als Entscheidungshilfe für Strategien der Einsatzorganisation (BASt gepl. • 1981)	– Effizienz der Rettungsorganisation (BASt FP 7811 gepl. • 1982)
Rettungsablauf	– Dokumentationsstudie Rettungsdienst (BMV/Inst. f. Rettungsdienst und Krankentransport) – Dokumentation von Rettungseinsätzen (BASt FP 7701 lfd. • 1979) – Notfalleinrichtungen an Krankenhäusern (BASt FP 7701/2 • 1979)		
Kosten und Finanzierung	– Kosten und Finanzierungsprobleme des Rettungsdienstes (BASt FP 7810 lfd. • 1980)		

Abkürzungen:
BASt: Bundesanstalt für Straßenwesen
BMFT: Bundesminister für Forschung und Technologie
BMV: Bundesminister für Verkehr
DVR: Deutscher Verkehrssicherheitsrat
FP: Forschungsprojekt
•: Abschluß des Forschungsvorhabens